KOMUNIKACJE LĄDOWE I WODNE.

w Królestwie Polskiém.

Przed r. 1819 kraj nasz do komunikacji miał tylko drogi zwyczajne i rzeki. Dla wzrostu miast, nadawano niektórym z nich przywileje, że kupcy prowadzący towary, omijać ich nie mogli. Zastrzeżenie to, jak z jednéj strony zmuszało podróżnych do trzymania się pewnych oznaczonych kierunków, tak z drugiéj skłaniało władze do starannego utrzymywania tych kierunków. Do tego używanym był szarwark, czyli robocizna dostarczana przez mieszkańców w naturze.

Z ustalonych tym sposobem kierunków, powstały różne trakty jak: Gdański, Wrocławski, Krakowski i t. d. prowadzące do miast odpowiednich.

Od r. 1819 ważniejsze z tych traktów zaczęto funduszami skarbowemi przerabiać na bite i myślano o udogodnieniu komunikacij wodnych, obok oczyszczania rzek większych z zawałów i nadawania im jednostajnego biegu; w r. 1825 rospoczęto budowę kanału Augustowskiego; od r. 1842 przerabiają się szarwarkiem drogi zwyczajne na bite 2-go rzędu; nakoniec w r. 1845 otworzono część wyrobionéj kolei żelaznéj W.-Wiedeńskiéj, ukończono ją w r. 1848; następnie przybyły inne linje dróg żelaznych, i dziś w kraju posiadamy różne ulepszone komunikacje.

Pierwszą zasadę do ulepszenia komunikacij położyło postanowienie Namiestnika z d. 15 maja 1816 r., które szarwark odrabiany już oddawna, lecz nie poddany pod należycie określone zasady, przeznaczyło jedynie tylko do utrzymywania dróg i oddało go pod kontrolę władz administracijnych; wszakże nie oznaczyło ono ani ilości dni, ani odległości dostawy, i dla tego do r. 1820 wydawane były na wiosnę i jesień szczegółowe tymczasowe postanowienia, oznaczające początkowo 8 lub 6 dni szarwarku z każdego dymu, to jest, domu mieszkalnego po wsiach, a komina nad dach wyprowadzonego po miastach i to z odległości trzymilowéj.

Ukaz Najwyższy z d. 29 sierpnia 1820 r. w celu spieszniejszego przyprowadzenia do skutku rospoczętéj budowy dróg bitych i dla usunięcia niedogodności przy odbywaniu w naturze szarwarku, rozdzielił go w następujący sposób:

4 dni z dymu przeznaczył do dróg publicznych bitych,

a nie więcéj jak dwa dni z odległości jednéj mili do dróg miejscowych, zwyczajnych.

W rozwinięciu téj zasady, przepisano, że te 4 dni szarwarku mają być uiszczane w opłacie:

za dzień sprzężajny po kop. 30,

za dzień pieszy po kop. 15

i w taki sposób, żeby z dymu rolnego czyli ciągłego, opłacano za 2 dni sprzężajne i 2 dni piesze, a z dymu nierolnego za 4 dni piesze; tak więc opłata za szarwark ten, wynosiła z dymu rolnego kop. 90, z dymu nierolnego kop. 60 rocznie.

Tak ustanowiona opłata weszła na budżet funduszów krajowych pod nazwą opłaty *szarwarkowéj*, z przeznaczeniem na budowę i konserwację dróg bitych.

Pozyskanemi stąd funduszami, przystąpiono do skuteczniejszego rozwinięcia robót około dróg bitych, a dla zasilenia jeszcze tych funduszów, zaprowadzono opłatę *myta drogowego*, któréj taryfa przepisaną została postanowieniem Namiestnika z d. 20 listopada 1821 r. W miarę kończenia dróg na pewnéj przestrzeni, przynajmniéj na długości jednéj stacji pocztowéj, opłata ta pobieraną była od przejeżdżających, wyjąwszy włościan.

Że jednak pobieranie myta, połączone było z rozmaitemi niedogodnościami, a z drugiéj strony dochód z niego bynajmniéj nie wystarczał na pokrycie wydatków, jakich wymagało utrzymanie dróg bitych już ukończonych, tudzież doprowadzenie do skutku ogólnego planu komunikacij lądowych i wodnych, przez wyrobienie dalszych jeszcze dróg lądowych i przysposobienie rzek do spławu; przeto ukazem z d. $^{2}/_{14}$ maja 1838 r. opłata ta została uchyloną, a natomiast, niezależnie od funduszów na te cele corocznie w budżecie skarbowym zamieszczanych, tudzież dochodu szarwarkowego i mostowego, ustanowiono osobny pobór na granicy kraju, przy wchodzie i wychodzie wszelkich towarów lądem i wodą prowadzonych, nadto zaprowadzono następujące dodatkowe opłaty:

50% od cedul furmańskich,

10% od wszelkich innych opłat, pobieranych w kasach pocztowych.

10% opłaty stemplowéj, ([1])

([1]) Zniesiona nową ustawą stemplową z r. 1863.

i *dodatkową* opłatę szarwarkową po złp. 24 rocznie z każdego dymu dworskiego tak ciągłego jak i pieszego w posiadłościach położonych przy traktach bitych, a po zł. 12 z każdego innego dymu dworskiego, to jest gdzieindziéj położonego.

Nakoniec w wykonaniu Najwyższego ukazu z d. $^{3}/_{15}$ czerwca 1858 r. opłata szarwarkowa tak dawna jak i dodatkowa, połączona z podymném i wedle nowych zasad uregulowana została.

Co się tyczy owych dwóch dni szarwarku z dymu, które wspomniony ukaz Nawyższy z r. 1820 pozostawił w naturze, te przeznaczone zostały do utrzymywania dróg zwyczajnych, z możnością wymagania powinności téj z odległości jednomilowéj od traktu, a późniejsze zarządzenia dozwoliły używania jéj także do uprzątania zasp śniegowych i wysadzania drzew alejowych przy traktach bitych.

Od roku 1842 (na zasadzie decyzji Rady Administracijnéj z d. $^{5}/_{17}$ czerwca t. r.) część szarwarku, o którym mowa, zaczęto używać na systematyczne ulepszanie komunikacij, przez przerabianie dróg zwyczajnych na bite i stądto powstały drogi bite drugiego rzędu.

Znaczniejsza część szarwarku dwudniowego, używaną zostaje corocznie do robót około dróg zwyczajnych, a mianowicie: utrzymywania ważniejszych z nich w dobrym stanie, tudzież stopniowego ich ulepszania przez regulowanie kierunków, podwyższanie grobel, robienie przekopów, kopanie rowów bocznych i t. d.

Mosty na drogach tych, jako téż i na drogach już przerobionych na bite drugiego rzędu, utrzymują, właściciele dóbr i gmin; na większe zaś mosty, właściciele posiadają taryfy do pobierania opłat mostowych, jako i na przewozy, które obowiązani są utrzymywać własnym kosztem.

Obecnie Królestwo Polskie posiada następujące komunikacje:

I. KOMUNIKACJE LĄDOWE.

A. Koleje żelazne.

1. *Warszawsko - Wiedeńska:*

a) Linja od Warszawy do granicy . . .	werst	287,50	323,75
b) Odnoga od Skierniewic do Łowicza .	„	19,75	
c) „ „ Ząbkowic do Katowic . .	„	16,50	
do przeniesienia	werst		323,75

z przeniesienia werst 323,75

2. *Warszawsko-Bydgoska*. . . . . . „ 130

3. *Z Kowna do granicy pruskiéj* (w granicach Królestwa) . . . . „ 81,50

4. *Petersburgsko - Warszawska* (w granicach Królestwa) . . . . „ 142,25

Łącznie werst 677,50

Oprócz tego:

5. *Terespolska* będąca w budowie ([1]) . . . werst 193,5

6. *Fabryczna-Łodzka* już ukończona, lecz jeszcze nie otwarta dla publiczności . . . . „ 27

Łącznie 220,5

Po otworzeniu zatém dwóch ostatnich dróg, Królestwo Polskie mieć będzie dróg żelaznych. . . . . werst 898

Droga żelazna *Warszawsko - Wiedeńska* z odnogą *ze Skierniewic do Łowicza*, rospoczęta pierwiastkowo w r. 1838 przez towarzystwo akcjonarjuszow, na czele których stał hr. Łubieński i Piotr Steinkeller, a ukończona przez rząd, otwartą została całkowicie w kwietniu 1848 r. Następnie na zasadzie Najwyższego ukazu z d. $\frac{28 \text{ września}}{10 \text{ października}}$ 1857 r. droga ta wraz z budową odnogi z *Ząbkowic do Katowic* odstąpioną została towarzystwu złożonemu z warszawskiego bankiera Hermana Epstein, Karola Milde, hr. Andrzeja Renar i barona Hermana Muszwic, na lat 75, z dozwoleniem ustanowienia, na zasadzie zatwierdzonéj ustawy, stowarzyszenia na akcjach pod nazwą: „Towarzystwo drogi żelaznéj Warszawsko-Wiedeńskiéj” pod następującemi warunkami:

Towarzystwo obowiązane jest płacić skarbowi Królestwa roczną rentę, przedstawiającą udział rządu w przedsiębierstwie, oceniony w kapitale na 4.000.000 rs., udział zaś towarzystwa oznaczony został na 6.000.000 rs. Renta skarbowi należna w ciągu pierwszych lat 5-ciu trwania towarzystwa wynosić miała 5%, czyli 200.000 rs. rocznie; w następnych 5-ciu latach, to jest do końca 10-go roku użytkowania $5^5/_8$ %, czyli 225.000 rs. — od tego

---

([1]) Długość téj linji podaną została w przybliżeniu, zmienić się bowiem jeszcze może w trakcie budowy, skutkiem zmiany kierunku, o ile to za potrzebne uznaném zostanie.

zaś czasu aż do rozwiązania towarzystwa $6^1/_4\%$, czyli 250.000 rs. rocznie.

Celem zaopatrzenia się w kapitał na budowę, utrzymanie, exploatację i administrację dróg odstąpionych, na rs. 6.000.000 oznaczony, dozwolono towarzystwu wypuścić sto tysięcy akcij po rs. 100, z tém, aby na każdéj akcji zapisane było przedewszystkiém rs. 40, przedstawiające udział rządu w przedsiębierstwie, resztujące zaś rs. 60 składają akcjonarjusze.

Bilans wszystkich interesów towarzystwa zamyka się corocznie z dniem $^{19}/_{31}$ grudnia. Czysty dochód z przedsiębierstwa, to jest pozostający po strąceniu wszystkich ciężarów, wydatków na utrzymanie i exploatację, oraz renty płaconéj skarbowi, dzieli się w następujący sposób:

a) 3% czystego dochodu na utworzenie kapitału zapasowego;

b) $^1/_2\%$ od kapitału akcijnego, wynoszącego 10 miljonów rubli na coroczne umorzenie.

Reszta czystego dochodu dzieli się jak następuje:

c) 90% na korzyść akcjonarjuszów.

d) 10% na korzyść założycieli.

Umarzanie akcij przez losowanie zaczyna się od czasu, gdy akcjonarjusze cały udział t. j. 60% nominalnéj wartości akcji wniosą. Posiadaczom akcij wylosowanych wypłaca się kapitał imienny. Nadto w miejsce wylosowanych wydawane im są akcje oddzielne na okaziciela, tak zwane akcje pożytkowe *(actions de jouissance)*, biorące udział w zyskach.

Odnoga *z Ząbkowic do Katowic* wybudowana, na mocy nadania, przez towarzystwo, otworzoną została w dniu 24 sierpnia 1859 r. Budowie téj drogi nie tyle przewodniczyła myśl zmniejszenia odległości pomiędzy Warszawą a Wrocławiem, ta bowiem tylko o 17 werst się skróciła, ile głównie miano na celu usunąć trudności i opóźnienia połączone z przebywaniem austrjackiéj stacji w Szczakowy.

Droga żelazna *Warszawsko-Bydgoska.* Budowa téj drogi i jéj exploatacja odstąpioną została z mocy powyższego ukazu tejże kompanij na lat. 75, licząc od daty otwarcia, z dozwoleniem ustanowienia na zasadzie zatwierdzonéj ustawy, stowarzyszenia na akcjach pod nazwą „Towarzystwo drogi żelaznéj Warszawsko-Bydgoskiéj,” pod następującemi warunkami:

Rząd poręcza $4^1/_2\%$ na procent i amortyzację kapitału obliczonego ryczałtowo po rs. 45.000 na każdą werstę przy długości 120 werst (długość drogi z powodu zmiany kierunku w czasie konstrukcji, powiększyła się o werst 10). Sumy wykładane przez rząd z tytułu danego poręczenia, uważane są jako

pożyczki udzielone towarzystwu i mają być zwracane rządowi z procentem 4% skoro tylko dochód czysty przejdzie poręczone 4½%.

Celem utworzenia potrzebnego kapitału, towarzystwo wypuszcza 54.000 akcij po rs. 100 przedstawiających kapitał 5.400.000 r. (z powodu przedłużenia drogi, kapitał zakładowy podniósł się do 5.886.000 r.) Losowanie akcij rospoczyna się po otwarciu drogi.

Czysty dochód, to jest pozostający po strąceniu wszystkich ciężarów i wydatków na utrzymanie i exploatację drogi, dzieli się w sposób następujący:

a) 4% tak dla akcij nieumorzonych, jak i umorzonych. Procenta przypadające na akcje umorzone dołączają się do funduszu umorzenia;

b) ½% od kapitału akcijnego na umorzenie;

c) 3% dochodu czystego na utworzenie kapitału zapasowego;

d) fundusze potrzebne w danym wypadku na zwrot zaliczeń udzielonych przez rząd.

Reszta czystego dochodu dzieli się jak następuje:

e) Część dla rządu przypadająca. Jeżeli po upływie pierwszych lat pięciu exploatacji, wyż wspomniona reszta czystego dochodu, przedstawia diwidendę większą nad 6% od całkowitego kapitału akcijnego (włącznie z procentami wyżéj ad a) wymienionemi), rząd będzie miał prawo do ⅓ części téj przewyżki nad 6%;

f) Część towarzystwu przypadająca. Z reszty pozostałéj przewyżki przypada 90% akcjonarjuszom, a 10% założycielom towarzystwa. W téj części zysku biorą udział i posiadacze akcij wylosowanych, którym wydano w zamian akcje pożytkowe.

Droga Warszawsko-Bydgoska otworzoną została do użytku publicznego w d. 12/24 grudnia 1863 r.

Obie drogi powyższe, mają wspólną dyrekcję. Rządowi służy prawo wykupienia odstąpionych dróg, lecz tylko w ciągu pierwszych 20 lat od daty nadania.

Drogi żelazne z *Kowna do granicy pruskiéj* i *Warszawsko-Petersburgska*, będące częścią sieci dróg żelaznych Cesarstwa, wybudowane zostały przez Wielkie Towarzystwo dróg żelaznych ruskich; rząd Królestwa żadnego w ich budowie i exploatacji nie ma udziału. Pierwsza z tych dróg otwartą została w dniu 11/23 kwietnia 1861; druga: w kwietniu 1861 dla przewozu materjałów; 6 maja 1862 dla pociągów regularnych raz na tydzień; 27 czerwca t. r. 3 razy na tydzień; a od 15 września 1862 — daty ukończenia całéj linji petersburgskiéj – po 2 razy dziennie (obecnie 3).

Droga żelazna *Terespolska.* Na mocy ukazu Najwyższego z d. 9/21 października 1864 r. oddaną została bankierowi Leopoldowi Kronenberg, na takichże warunkach jak droga żel. Warsz.-Bydg., z tą różnicą, że rząd Królestwa poręcza otrzymującemu nadanie tytułem procentu, 5% od kapitału na budowę potrzebnego i obliczonego ryczałtowo w stosunku 53.000 r. za każdą werstę, a oprócz tego fundusze na umorzenie kapitału spółkowego potrzebne, w stosunku 0,132161 % rocznie. Procent i fundusz na umorzenie, płatne są w kraju i za granicą w monecie brzęczącéj. Droga ta ma być ukończona w ciągu lat 5-ciu, od daty aktu nadawczego, a o ile wiadomo, część od Warszawy do Siedlec ma być otwartą w roku bieżącym.

Droga żelazna *Fabryczno-Łodzka,* nadana ukazem Najwyższym z dnia 18/30 lipca 1865 r. bankierowi Janowi Bloch i spółka, na podobnych jak poprzednia warunkach, lecz mniéj korzystnych, rząd bowiem poręcza tylko 5% w monecie brzęczącéj, tak na procent jak i umorzenie kapitału, obliczonego ryczałtowo w stosunku 49,000 r. za każdą werstę. Droga ta łączy się z Warszawsko-Wiedeńską, pomiędzy stacjami Rogów i Rokiciny pod wsią Koluszki; ma być otwartą dla towarów d. 1 czerwca, a dla przewozu osób około 1 lipca r. b.

B. Trakty bite pierwszego rzędu.

	Długość traktu	Koszt budowy całkowity	Koszt budowy na werstę średnio
	werst	rubli	rubli
1. Kowieński	373,86	952.435,38	2.547,58
2. Królewiecki	39,76	151.677,68	3.815,79
3. Białostocki	168,93	762.528,15	4.513,28
4. Radzymiński	19,21	108.473,05	5.647,66
5. Nowogieorgiewski	15,65	96.913,54	6.192,55
6. Zakroczymski	25,94	118.542,19	4.566,39
7. Kaliski	230,97	835.169,70	3.615,90
8. Poznański	51,34	125.359,64	2.441,75
9. Fabryczny	161,07	474.213,20	2.944,14
10. Krakowski	267,78	985.858,36	3.756,28
11. Lubelsko-Radomski	67,96	206.603,13	3 037,09
12. Zawichostski	87,85	346.000 —	3.938,53
13. Sielpski	34,55	61.151,63	1.769,94
do przeniesienia	1544,87	5.224.925,65	

	Długość traktu:	Koszt budowy całkowity	Koszt budowy na werstę średnio
	werst	rubli	
z przeniesienia	1544,87	5.224.925,65	
14. Olkuski	33,86	59.228,90	1.749,22
15. Nowoalexandrijski	47,98	218.718,69	4 558,53
16. Brzeski.	178,19	623.484,65	3.499,54
17. Uściługski.	227,68	1.293.327,01	5 680,04
18. Iwangorodzki.	19,13	125.610,77	6.564,79
19. Zamojski	96,57	698.708,40	7.234,95
20. Drogi w okolicy Warszawy . .	11,07	38.731,31	3 500,02
Ogółem	2159,34	8.282.735,38	3.835,77

Szczegółowy opis każdego z wymienionych traktów:

1. **Kowieński,** idący od Warszawy do Kowna, rospoczęty w r. 1820, został ostatecznie ukończony w r. 1829. Od mostu warszawskiego do rogatek warszawskich ma on długości werst 2, odtąd do Kowna werst 373, sąż. 129 (¹), całkowita więc jego długość werst 375 sążni 129, szerokość stóp $35^{11}/_{12}$. Na całym tym trakcie powłoka kamienna czyli adamizacja składa się z szabru z kamienia polnego granitowego i ze zwiru naturalnego. Od 9-éj do 16-éj wersty, to jest na długości werst 7 znajduje się pod szabrem podkład brukowy, szeroki stóp $15^1/_2$, gruby cali $5^7/_{10}$, a na nim szaber tejże grubości, a szerokości stóp $22^3/_{12}$; na długości werst 365 sąż. 70, znajduje się sama tylko powłoka kamienna z szabru lub zwiru, ma ona szerokości stóp 17, grubości cali $7^6/_{10}$. Bruki miejskie, to jest bruki znajdujące się na linji traktu, w tych miastach, przez które on przechodzi, mają długości werstę 1 sążni 359.

2. **Królewiecki,** od Marjampola do Kibart w powiecie Marjampolskim gubernji Augustowskiéj. Rospoczęty w roku 1836, ukończony w r. 1838, ma długości werst 39, sążni 374, szerokości stóp $35^{11}/_{12}$. Cały jest z polnego granitu, adamizowany w szerokości 17 stóp, a grubości $7^6/_{10}$ cali.

3. **Białostocki,** od Nowogeorgiewska do Złotorji, długi werst 168 sążni 463, szerokości stóp $35^{11}/_{12}$. Od r. 1820 do r. 1823 wybudowano 1 werstę i sążni 341 od Złotorji do granicy Cesarstwa, od r. 1834 do 1835 wykończono werst 167 sążni 122, od Nowogeorgiewska do Złotorji. W różnych częściach traktu tego, na długości werst 44, pod szabrem znajduje się pokład brukowy, szeroki od $9^5/_{12}$ do $11^4/_{12}$ stóp, gruby cali $5^7/_{10}$: szaber zaś

(¹) Sążeń ruski = $^1/_{500}$ wersty.

czyli powłoka wierzchnia, szeroki jest stóp 17, gruby cali $5^7/_{10}$. Na 124 werstach, sążniach 370, znajduje się sam tylko szaber czyli sama adamizacja, szerokości stóp 17, grubości $7^6/_{10}$. Bruki miejskie mają długości sążni 93.

4. **Radzymiński**, od Warszawy do Radzymina w powiecie Stanisławowskim, gubernji Warszawskiéj. Rospoczęty w r. 1833, ukończony w roku 1835. Długość od mostu warszawskiego do rogatek warszawskich wersta 1, odtąd do Radzymina werst 19 sążni 104; całkowita więc długość werst 20 sążni 104, szerokość stóp $35^{11}/_{12}$. Na całym rozesłany jest sam szaber z polnego granitu, na szerokość od $14^2/_{12}$ do 17 stóp, grubości cali $7^6/_{10}$. Bruki miejskie mają długości sążni 188.

5. **Nowogeorgiewski**, od Jabłonny do Nowego Dworu. Rospoczęty w r. 1833, ukończony w roku 1835. Długi werst 15, sążni 327, szeroki stóp $35^{11}/_{12}$. Na długość 1 wersty i sążni 347, pokład dolny kamienny szeroki stóp $8^6/_{12}$, gruby cali $4^7/_{10}$, na nim szaber szerokości stóp 17, grubości cali $4^7/_{10}$; zaś na reszcie traktu w długości werst 13 sążni 277, sam tylko szaber, to jest sama adamizacja, szerokości stóp 17, grubości cali $7^6/_{10}$. Długość bruków miejskich sążni 203. Koszt budowy rs. 96.913 k. 54, średnio na werstę rs. 7.097 k. $88^6/_{10}$.

6. **Zakroczymski**, od Warszawy do Kazunia po lewéj stronie Wisły. Rospoczęty w r. 1819; do r. 1822 wyrobiono do Młocin werst 5 sążni 123; następnie w latach 1834 i 1835 ukończono go do Kazunia na długości werst 20 sążni 348; a że oprócz tego od mostu warszawskiego do rogatek ma on długości werst 4, więc całkowita długość jego werst 29 sążni 471, szerokość stóp $35^{11}/_{12}$. Od wersty 5 do 10 rozesłany jest na nim sam tylko szaber, w szerokości stóp 17, grubości cali $7^6/_{10}$; odtąd do Kazunia pod szabrem znajduje się pokład brukowy szeroki stóp $8^6/_{12}$, a sam szaber szeroki stóp 17, obadwa grube na $4^7/_{10}$ cali.

7. **Kaliski**, od Warszawy do Kalisza. Długość jego werst 233 sążni 487, to jest, od mostu warszawskiego do rogatek warszawskich werst 3; odtąd do Kalisza werst 230 sążni 487; szerokość stóp $39^8/_{12}$. Rospoczęty w r. 1820, ukończony został w r. 1829: cały z polnego granitu. Od wersty 4 do 18 na długości werst $13^{114}/_{500}$ sama adamizacja, szerokości stóp 17, grubości cali $7^6/_{10}$; od wersty 18 do końca traktu, w długości werst $211^{98}/_{500}$, podwójny pokład kamienny: dolny szeroki stóp 17, gruby cali $5^7/_{10}$, wierzchni szeroki stóp $22^8/_{12}$, gruby c. $7^6/_{10}$. Bruki miejskie mają długości werst 6 sążni 275.

8. **Poznański**, od Kościelca do Słupcy: długi werst 51 sążni 169, szeroki stóp $35^{11}/_{12}$. Budowany jednocześnie z traktem kaliskim, to jest w latach od 1820 do 1829; jest cały z polnego granitu; na przestrzeni trzech werst, to jest od wersty 209 do 212 ma dwa pokłady kamienne, oba grube po $5^7/_{10}$ cali, a szerokie: dolny na stóp $8^6/_{12}$, wierzchni na stóp 17; na przestrzeni werst

$47^{154}/_{500}$, to jest, od wersty 171 do 209 i od 212 do końca traktu, adamizacja szerokości stóp 17, grubości $7^{6}/_{10}$ cali; bruki miejskie mają werstę 1 sążni 15.

9. **Fabryczny**, od Łowicza do Kalisza. Długi werst 161 sąż. 33, szeroki stóp $35^{11}/_{12}$. Od r. 1822 do 1828 wybudowano werst 8 sążni 176, to jest od Opatówka do Kalisza. W latach od 1833 do 1835 wyrobiono od Opatówka do Łowicza na długość werst 152 sążni 357. Trakt ten wybudowany cały z polnego granitu. Od 229 do 238 wersty na długość werst $8^{164}/_{500}$, ma dwa pokłady: dolny szeroki stóp $8^{6}/_{12}$, wierzchni stóp 17, obadwa grube po $5^{7}/_{10}$ cali. Od wersty 76 na przestrzeni werst 146 sążni 255, adamizacja szerokości stóp 17, grubości $7^{6}/_{10}$ cali. Długość bruków miejskich werst 6 sążni 94.

10. **Krakowski**, od Warszawy do Michałowic. Długi werst 271 sążni 392, to jest od mostu warszawskiego do rogatek werst 4; odtąd do Michałowic werst 267 sążni 392, szeroki stóp $35^{11}/_{12}$. Od 5 do 20 wersty i od Kielc do Białogona, na długości werst 20 sążni 436, pokład podwójny, gruby na $5^{7}/_{10}$ cali, a szeroki: dolny $14^{2}/_{12}$, wierzchni $22^{8}/_{12}$ stóp; od wersty 20 do Kielc i od Białogona do końca traktu, na długości werst 252 sążni 58 adamizacja szerokości stóp 17, grubości cali $7^{6}/_{10}$. Bruki miejskie mają długości werst 4 sążni 398. Od wersty 5 do 125, trakt ten wybudowany z polnego granitu, od wersty 125 do końca, z kamienia wapiennego. Budowa jego trwała od r. 1819 do 1836; w czasie od 1819 do 1830 wyrobiono tylko werst 31 sążni 246, mianowicie od Warszawy do Sękocina, od Kielc do Białogona, od Widomy do Michałowic; w przeciągu czasu od 1833 do 1836 wykonano werst 236 sążni 146, a mianowicie od Sękocina do Kielc i od Białogona do Widomy.

11. **Lubelsko-Radomski**, od Radomia do Kurowa. Rospoczęty w r. 1820, ukończony został w r. 1837, to jest: od 1820 do 1824 r. wykonano werst 15 sążni 319 od Kurowa do Nowéj-Alexandrji, a w latach od 1834 do 1837 werst 54, sążni 249, od Góry Puławskiéj do Radomia: ma on więc całkowitéj długości łącznie z przestrzenią od Góry Puławskiéj do Nowéj-Alexandrji werst 70 sążni 68 (bez niéj w. 67 s. 481), przy szerokości stóp $35^{11}/_{12}$. Cały jest z polnego granitu. Od Kurowa do Nowéj-Alexandrji na długości werst 15 sążni 300, dwa pokłady grube na $4^{7}/_{10}$ cali, szerokie: dolny $13^{3}/_{12}$, wierzchni 17 stóp; od góry Puławskiéj do Radomia, na długości werst 51 sążni 173, damizacja szerokości $14^{2}/_{12}$ i 16 stóp, grubości $7^{6}/_{10}$ cali. Bruki miejskie mają werstę 1 sążni 8.

12. **Zawichostski**, od Bzina do Zawichosta. Wybudowany w latach od 1841 do 1846, ma długości werst 87 sążni 426, szerokości stóp $28^{4}/_{12}$.

Cały z kamienia wapiennego, adamizowany na szerokość $11^4/_{12}$ stóp, grubości cali $7^6/_{10}$. Bruki miejskie mają werstę 1 sążni 51.

13. **Sielpski**, od Kielc do Sielpi. Wybudowany w czasie od 1828 do 1834 r., ma długości werst 34 sążni 274, szerokości stóp $28^4/_{12}$, cały adamizowany z kamienia wapiennego. Bruki miejskie mają długości sążni 219.

14. **Olkuski**, od Olkusza do Niwki. Wybudowany w czasie od 1833 do 1843 r. z kamienia wapiennego, ma długości werst 33 sążni 432.

15. **Nowo-Alexandrijski**, od Warszawy do Mniszewa. W latach od 1819 do 1823 wykonano jego werst 19 sążni 60, na przestrzeni od Warszawy do Piaseczna i od Konar do Mniszewa; w latach od 1833 do 1836 dokończono go na długości werst 28 sążni 430 pomiędzy Piasecznem i Konarami; a że nadto długość jego w Warszawie od mostu do rogatek warszawskich werst 4, całkowita zatém długość werst 51 sążni 490; szerokość stóp $35^{11}/_{12}$. Cały z polnego granitu; od 5 do 18 wersty na długość werst 14 ma pokład podwójny: dolny szeroki na $11^9/_{12}$, wierzchni na 17 stóp, obadwa grube po $5^7/_{10}$ cali. Od wersty 18 do końca traktu, na długości werst 33 sążni 490, adamizacja szerokości stóp 17, grubości cali $7^6/_{10}$.

16. **Brzeski**, od Warszawy do Terespola. Długi werst 180 sążni 93, to jest w obrębie Warszawy od mostu do rogatek werst 2, odtąd do końca werst 178 sążni 93, szeroki stóp $39^8/_{12}$. Rospoczęty w r. 1819, ukończony został w r. 1823; zbudowany cały z polnego granitu; ma dwa pokłady: dolny szeroki $15^1/_2$, wierzchni $22^8/_{12}$ stóp, grubość pierwszego cali $5^7/_{10}$, drugiego $7^6/_{10}$. Bruki miejskie mają długości werst 3 sążni 233.

17. **Uściługski**, od Miłosny przez Lublin do Raciborowic. Długi werst 227 sążni 341, a łącznie z przestrzenią przez miasto Lublin (werst $2^{84}/_{500}$) werst 229 sążni 425. Od r. 1825 do 1828 na przestrzeni od Kurowa do Markuszowa, wykonano werst 5 sążni 398, następnie w latach od 1833 do 1836 na przestrzeni od Miłosny do Kurowa i od Markuszowa do Raciborowic wykonano werst 221 sążni 443. Trakt ten wybudowany jest z polnego granitu i kamienia wapiennego. Od 16 do 134 wersty kamień polny, od 134 wersty do końca traktu kamień wapienny. Bruki miejskie mają długości werstę 1 sążni 380; od Kurowa do Markuszowa i od Chojna do Siedliszcza na długości werst 14 sążni 203, są dwa pokłady: dolny szeroki stóp $13^3/_{12}$, gruby cali $4^7/_{10}$, wierzchni szeroki stóp 17, gruby cali $5^7/_{10}$; od Miłosny do Kurowa, od Markuszowa do Choin i od Siedliszcza do Raciborowic na długości werst 211 sążni 258 sama adamizacja, szerokości stóp $14^2/_{12}$ i 17, grubości cali $7^6/_{10}$. Bruk miejski werst 3 sążni 464. Do ostatecznego wyrobienia traktu tego do saméj granicy, to jest, od Raciborowic do Uściługa, potrzeba jeszcze wyrobić w najprostszym kierunku werst 27 sążni 147. Część

ta ma być wykonaną, skoro tylko doprowadzony będzie do Uściługa trakt idący z Kijowa.

18. Iwangorodzki, od Moszczanki do Iwangorodu i Wólki Gołębskiéj. Rospoczęty w r. 1842, a ukończony w r. 1849, ma długości werst 19 sążni 67, szerokości stóp $35^{11}/_{12}$. Zbudowany z polnego granitu, jest adamizowany na szerokość stóp 17, grubości cali $7^{6}/_{10}$. Dalsza część traktu tego, w przestrzeni od Wólki Gołębskiéj do Nowéj-Alexandrji na długości werst 7 sążni 258, buduje się szarwarkiem przy pomocy źródeł miejscowych.

19 Zamojski, od Piasków do granicy galicijskiéj, w długości werst 96 sążni 287, szerokości stóp $28^{4}/_{12}$. Wykonany w latach od 1834 do 1845 z kamienia wapiennego, cały adamizowany na szerokość stóp $14^{2}/_{12}$, a grubości cali $6^{6}/_{10}$ do $7^{6}/_{10}$. Bruki miejskie sążni 93.

20. Nakoniec drogi w okolicy Warszawy, wybudowane w latach od 1820 do 1822, wszystkie z polnego granitu, adamizowane w szerokości stóp 17, grubości cali $7^{6}/_{10}$, mają ogólnéj długości werst 11 sążni 33, przy szerokości stóp 35 cali 11.

Ogólny koszt budowy wynosił rs. 8.282.735 kop. 38, czyli średnio na jedną werstę rs. 3.835 k. 77. Ten średni koszt jednak różny jest prawie na każdym trakcie: najwyższy rs. 7.234 k. 95 na trakcie Zamojskim, najniższy rs. 1.749 k. 22 na Olkuskim.

Konserwacja i reparacja dróg tych, uskuteczniana funduszami skarbu Królestwa budżetem wyznaczanemi, w r. 1858 kosztowała wraz ze służbą rs. 466.651 k. $86^{1}/_{4}$; średnio na werstę r. 216 k. 10.

Od dnia 1 września 1859 r. konserwacja i utrzymanie tych dróg z mostami i wszelkiemi innemi przynależytościami, za wyłączeniem mostów większych, opatrzonych w taryfy poborowe opłaty mostowego, oddane były spółce prywatnéj na lat 6, na mocy decyzji Rady administracijnéj z d. $^{18}/_{30}$ sierpnia 1859 r.

Po upływie zaś tego kontraktu z d. 1 września 1865 r. wróciły pod zarząd komunikacij.

C. Drogi bite 2-go rzędu.

Ogólna długość dróg tych, które już zostały wyrobione i otwarte do jazdy, wynosi werst 1884 sążni 234; zamierzono zaś jeszcze przerobić dróg zwyczajnych na bite werst 2046 sążni 82.

Konserwacja i budowa tych dróg, odbywa się szarwarkiem w naturze, który rocznie wynosi: dni sprzężajnych 283.666, dni pieszych 391.273. Nadto przychodzą tu w pomoc fundusze otrzymywane z dobrowolnéj zamiany robocizny szarwarkowéj na opłatę, — z wpływów kar za nieodrobiony szarwark, z zasiłków kas tych miast, przez które drogi przechodzą, — z dobrowolnych ofiar, przeznaczanych warunkowo przez właścicieli ziemskich na wybudowanie przez ich grunta drogi bitéj,— z funduszów udzielanych przez skarb z tytułu ważności komunikacij i t. p.

Drogi bite pierwszego rzędu budowane były przed wielu laty; wówczas kierunki ich odpowiednie były potrzebom kraju. Dziś jednak, gdy wewnętrzne i zewnętrzne stosunki kraju zmieniły się, gdy przybyły i jeszcze przybywają nowe koleje żelazne, niektóre z traktów 1-go rzędu straciły dawne swe znaczenie, — a natomiast wyrodziła się potrzeba nowych traktów bitych, i to głównie dało powód do przerabiania dróg zwyczajnych na trakty bite drugiego rzędu. Budowa téż ich w miarę możności dość szybko postępuje—tak, że w przecięciu około 130 werst rocznie tych dróg przybywa.

Następujący wykaz przedstawia: wiele w każdym kierunku zamierzono przerobić dróg zwykłych na bite, i jak daleko zamiary te posunięto, to jest ile już wyrobiono.

	Zamierzono wyrobić	Wyrobiono
	w e r s t	
W gubernji Warszawskiéj.		
1. Z Kalisza przez Stawiszyn, Rychwał, Konin, Sompolno, Izbicę, Lubraniec, Brześć, do Włocławka	133,90	55,57
2. Z Włocławka przez Nieszawę, Służewo do granicy pruskiéj	45,06	15,
3. Z Włocławka przez Osięciny do Slesina . .	61,25	.
4. Od traktu kaliskiego do Pyzdr	20,37	.
5. Ze Stawiszyna do komory celnéj Grodziszczko	12,1	1,85
6. Z Wieruszowa przez Lututów, Złoczew, Sieradz, Wartę, Dobrę do Turka.	98,35	33,53
7. Z Częstochowy przez Kłobucko, Krzepice, Praszkę, Wieluń do Złoczewa	87,	32,08
8. Z Wielunia przez Szczerców, Bełchatów do Piotrkowa.	65,	10,5
9. Z Koniecpola do Kłomnic	29,	7,
10. Z Radomska do Przedborza	31,7	13,2
11. Z Dąbia przez Kłodawę, Przedecz, Chodecz do Włocławka	54,98	34,53
do przeniesienia	638,71	203,26

	Zamierzono wyrobić	Wyrobiono
	w e r	s t
z przeniesienia	638,71	203,26
12. Z Sompolna przez Koło, Dąbie, Uniejów, Szadek, Lutomiersk, Konstantynów do Łodzi . .	126,7	18,45
13. Z Rogowa na Brzeziny do Łodzi i Zgierza. .	18,36	8,26
14. Z Sulejowa przez Piotrków, Tuszyn, Rzgów do Łodzi	55,05	55,05
15. Z Piotrkowa do Łasku	31,	12,
16. Z Tuszyna do Wolborza	21,	12,
17. Z Turka przez Uniejów, Łęczycę, Piątek, Bielawy, Łowicz, Kiernozię, Osmolin, Gombin do Płocka	152,26	59,94
18. Z Sieradza do Widawy.	21,	4,83
19. Z Włocławka przez Chodecz, Dąbrowice, Krośniewice, Łęczycę, Ozorków do Zgierza. . .	97,17	97,18
20. Z Pniewa przez Żychlin, Kutno, Gostynin do Płocka	57,95	26,95
21. Z Kutna do Gombina	25,79	10,71
22. Z Sochaczewa do połączenia się w Sannikach z traktem od Łowicza do Płocka.	20,15	17,6
23. Z Krośniewic do Gostynina	27,69	10,38
24. Z Gostynina do Kowala	22,72	.
25. Z Łodzi przez Rokiciny, Ujazd do Tomaszowa nad Pilicą.	52,58	48,2
26. Z Pabianic przez Rzgów do połączenia się pod Kurowicami z traktem od Tomaszowa do Łodzi idącym	18,42	15,07
27. Od traktu Łęczyckiego do stacji Kutno . . .	0,26	0,26
28. Z Rawy przez Skierniewice, Łyszkowice do traktu fabrycznego	43,85	42,03
29. Z Serok przez Szymanów do Oryszewa i Guzowa	18,94	18,95
30. Z Wiskitek przez Rudę Guzowską do Mszczonowa	17,24	13,08
31. Z Grójca przez Mogielnicę do Nowego-Miasta .	34,22	27,44
32. Od traktu bitego Nowo-Alexandrijskiego do Wilanowa.	5,79	5,79
33. Z Mińska przez Siennicę, Latowicz do Stoczka	31,4	30,24
34. Z Kałuszyna na Trzebuczę, Węgrów, Łochów do Kamieńczyka.	60,08	0,36
Łącznie w gub. Warszawskiéj	1598,33	738,03

	Zamierzono wyrobić	wyrobiono
	w e r s t	
W gubernji Radomskiéj.		
1. Z Opoczna przez Drzewicę, Odrzywół, Klwów, Przytyk, Radom, Skaryszew, Iłżę, Ostrowiec, Opatów do Sandomierza	160,93	131,63
2. Z Bzina przez Końskie, Gowarczów do Gielniowa	54,5	54,5
3. Z Szydłowca przez Chlewiska, Niekłań do Końskich	29,4	28,8
4. Z Ożarowa do Rachowa czyli do Wisły. . .	9,22	7,18
5. Z Opatowa przez Iwaniska, Bogorję, Staszów, Stopnicę do Buska	73,35	45,76
6. Z Kielc przez Chmielnik, Busk do Korczyna .	65	63,56
7. Z Sulejowa przez Paradyz, Żarnów, Rudę do drogi górniczéj pod Miedzierzą	49	47
8. Od traktu Krakowskiego pod Białogonem przez Promnik, Łopuszno, Skąpe do Przedborza . .	65,6	44,53
9. Z Jędrzejowa przez Szczekociny, Żarki do Koziegłów	83,88	74,40
10. Z Miechowa przez Wolbrom do Olkusza . .	38,68	38,68
11. Z Wolbromia przez Pilicę, Ogrodzieniec, Zawiercie, Siewierz do komory Niezdara . . .	59	47,64
12. Z Dąbrowy do stacji kolei żelaznéj w Ząbkowicach	7	7
13. Z Olkusza do Niesułowic	1,7	1,69
14. Od komory Szyce do granicy austrjackiéj . .	1,15	1,15
Łącznie	698,41	593,52
Drogi bite górnicze zaliczone do 2go rzędu.		
15. Z Cmińska na Samsonów do traktu bitego krakowskiego pod Występą	11,9	11,9
16. Od traktu bitego krakowskiego do zakładów w Białogonie.	0,65	0,65
17. Pod Dąbrową przez kolonję Reden	1,25	1,25
18. Od Dąbrowy do Siemoni	13,31	13,31
Łącznie	27,11	27,11
Razem w gubernji Radomskiéj	725,52	620,63
W gubernji Lubelskiéj.		
1. Z Sokołowa przez Siedlce, Łuków, Radzyń, Czemierniki, Lubartów, Lublin, Kraśnik do Annopola (Rachowa)	207,94	27,1
do przeniesienia	207,94	27,1

	Zamierzono wyrobić	Wyrobiono
	w e r s t	
z przeniesienia	207,94	27,1
2. Z Sokołowa przez Węgrów do Kałuszyna. .	41	25
3. Z Międzyrzeca przez Łuków, Żelechów, Korytnicę do brzegów Wisły	91,5	1,44
4. Z Żelechowa do Gończyc	11,31	8,53
5. Z Iwangrodu przez Kock, Radzyń do Międzyrzeca	78	1,22
6. Z Biały do Janowa.	18,80	0,68
7. Z Wólki Gołąbskiéj przez Nową Alexandrję, Kazimierz, Opole do Kaliszan	54	12,14
8. Z Nowéj-Alexandrji do Zyżyna	12	.
9. Z Krasnegostawu przez Rejowiec do Chełma .	23,72	2,87
Łącznie	538,27	78,98
W gubernji Płockiéj.		
1. Z Płocka na Bodzanów, Wyszogród, Czerwińsk do Zakroczymia.	70,43	4,54
2. Z Płocka na Bielsk, Drobin, Raciąż, Mławę do granicy pruskiéj	94,96	94,96
3. Z Płocka na Płońsk do Zakroczymia . . .	76	76
4. Z Płońska do Wyszogrodu.	29	1
5. Od wsi Przyborowice na Nasielsk, Pułtusk, Maków, Przasnysz do Mławy	112,25	51
6. Z Zegrza na Nasielsk, Nowe-Miasto, Ciechanów do Mławy	96	2,60
7. Z Nasielska przez Sońsk do Ciechanowa . .	31,5	.
8. Z Pułtuska na Gołymin do Ciechanowa. . .	37	6
9. Z Ciechanowa na Przasnysz do m. Chorzele .	52	32,31
10. Z Ostrołęki na Ostrów do Małkini	53,69	38,68
11. Z Góry przez Drobin, Sierpc, Skempe, Lipno, Kikoł do Lubicza i w dalszym ciągu do Dobrzynia nad Drwęcą.	133	29,54
12. Z Rypina na Zbójno do Lubicza	48,05	6,99
13. Z Sierpca przez Bieżuń, Żuromin do Zielunia.	47	8,34
14. Z Sierpca na Lelice do Bielska	22,07	10,69
Łącznie	902,95	362,68
W gubernji Augustowskiéj.		
1. Od Władysławowa do Wiłkowyszek. . . .	16,8	10,87
2. Z Filipowa na Suwałki, Sejny, Sopoćkinie, do granicy Królestwa w kierunku m. Grodna . .	116,6	43,89
do przeniesienia	133,4	54,76

	Zamierzono wyrobić	Wyrobiono
	w e r s t	
z przeniesienia	133,4	54,76
3. Z Łomży do Zambrowa	24,83	22,34
4. Z Tykocina do Jeżowa.	7,05	7,05
Łącznie	165,28	84,15

Zebranie.

W gubernji Warszawskiéj	1598,33	738,03
„ Radomskiéj.	725,52	620,63
„ Lubelskiéj	538,27	78,98
„ Płockiéj.	902,95	362,68
„ Augustowskiéj	165,28	84,15
Razem	3930,35	1884,47

Oprócz tego na drogach zwyczajnych poczyniono cząstkowe udogodnienia, to jest: miejsca trudne do przebycia, osobliwie na wiosnę i jesień, przerobiono na bite, mianowicie:

W gubernji Warszawskiéj . . werst 41				
„ Radomskiéj . . . „ 196				
„ Lubelskiéj . . . „ 62				
Łącznie		.	299	
W ogóle w całym kraju		.	2183,47	

D. Drogi zwyczajne.

Dróg tych, do których zaliczają się i trakty pocztowe niebite, jest w całym kraju werst 35.755;—utrzymują się one w należytym stanie za pomocą szarwarku; — miejsca na nich najtrudniejsze do przebycia, mianowicie z wiosny i jesieni, przerabiane są na bite, czego dotąd wykonano werst 299, jak to powyżéj wykazano przy drogach bitych drugiego rzędu.

II. KOMUNIKACJE WODNE.

A. Rzeki spławne.

Z licznych rzek przerzynających kraj w różnych kierunkach, trzynaście uznanych jest za spławne, czy to dla statków i tratew, czy tylko dla samych tratew.

Spławność ich wynosi na długość:

a) dla statków i tratew . . . . werst 2392

b) dla samych tratew . . . . „ 539

Razem werst 2931

Jak zaś długość ta rozdziela się na pojedyncze rzeki, pokazuje następujący wykaz:

	Długość spławu werst: Dla samych tratew	Dla statków i tratew	Razem
1. *Wisła* od Igołomji do Zawichosta. . . .	.	175	567
„ Zawichosta do Warszawy . . .	.	214	
„ Warszawy do Nowogeorgiewska .	.	33	
„ Nowogeorgiewska do gr. pruskiéj.	.	145	
2. *Nida* „ Sobkowa do Pińczowa	40	.	90
„ Pińczowa do ujścia w Wisłę . .	.	50	
3. *San* wzdłuż granicy Królestwa	.	18	18
4. *Wieprz* od Krasnegostawu do ujścia w Wisłę.	.	175	175
5. *Pilica* od Koniecpola do Przedborza . . .	40	.	250
„ Przedborza do ujścia w Wisłę. .	.	210	
6. *Narew* „ wejścia w granice Królestwa do Tykocina	25	.	285
„ Tykocina do ujścia w Wisłę . .	.	260	
7. *Bug* wzdłuż granicy Królestwa	.	450	570
od granicy do ujścia w Narew. . .	.	120	
8. *Biebrza* od kanału Augustowskiego do ujścia w Narew	.	68	68
9. *Pissa* albo *Pisna* od wejścia w granice Królestwa do ujścia w Narew pod Nowogrodem	.	44	44
10. *Orzyc* od Drążdzewa do ujścia w Narew . .	62	.	62
11. *Wkra* albo *Działdówka* od wejścia w granice Królestwa do ujścia w Narew pod Pomiechowem	156	.	156
12. *Warta* od Działoszyna do Konina. . . .	216	.	266
„ Konina do granicy pruskiéj. . .	.	50	
13. *Niemen* wzdłuż granicy Królestwa . . .	.	380	380
	539	2392	2931

Rzeki te rozrzucone są w następujący sposób:

Gubernja Warszawska.

Wisła otacza ją i w pewnéj części przerzyna, w długości werst 234; na całéj téj długości spławna dla wszelkich statków i tratew.

Pilica stanowi granicę gubernji Warszawskiéj od Radomskiéj, na długości werst 250, — z których spławna dla statków i tratew, na długości werst 210, a dla samych tratew 40 werst.

Warta przerzyna gubernję w długości werst 266, z tych 50 przypada na spław dla statków,—a 216 dla tratew.

Narew stanowi granicę gubernji Warszawskiéj od Płockiéj na rozległości werst 33, spławna dla statków i tratew.

Bug stanowi téż granicę na rozległości werst 64, — spławny dla statków i tratew.

W ogóle gubernja Warszawska posiada 847 werst spławności rzek, to jest 591 dla statków i tratew, a 256 dla samych tratew.

Gubernja Radomska.

Wisła otacza ją w przestrzeni werst 233 i prawie na całéj długości jest spławną dla statków.

Pilica przerzyna i otacza ją w długości werst 250, z których 40 służy tylko do spławu tratew, a 210 dla statków żaglowych.

Nida przerzyna ją w długości werst 90; z tych 50 mogą być użyte do spławu statków, a 40 do spławu samych tylko tratew.

W ogóle gubernja Radomska posiada 673 werst spławności rzek, w tém 593 dla statków i tratew, a 80 dla samych tratew.

Gubernja Lubelska.

Wisła stanowi granicę gubernji Lubelskiéj od Warszawskiéj i Radomskiéj na długości werst 186.

Bug na przestrzeni 506 werst, otacza lewym swym brzegiem gubernję Lubelską.

Wieprz przerzyna ją w długości werst 175.

San dotyka jéj prawym swym brzegiem na długości werst 18.

Cała więc gubernja posiada werst 885 spławności rzek dla statków i tratew.

Gubernja Płocka.

Wisła stanowi granicę gubernji Płockiéj od Warszawskiéj na długości werst 146.

Narew przerzyna ją w długości werst 113, a 33-ma werstami oddziela od Warszawskiéj.

Bug stanowi granicę gubernji Płockiéj od Warszawskiéj i Lubelskiéj w długości werst 120.

Orzyc i Wkra przerzynają tę gubernję w długości: pierwsza werst 62, druga werst 156.

Razem gubernja Płocka ma 630 werst spławności rzek: 412 dla statków i tratew, a 218 dla samych tratew.

Gubernja Augustowska.

Niemen otacza gubernję Augustowską lewym swym brzegiem, na przestrzeni werst 380, będąc na całéj téj długości spławnym dla statków.

Narew opasuje i przerzyna ją w długości 139 werst, z których 114 służy dla spławu statków, a 25 tylko dla tratew.

Biebrza otacza gubernję w długości 68 werst.

Pisna przerzyna ją w długości werst 44.

Razem więc gubernja Augustowska ma 631 werst spławności rzek, z których 606, dla statków i tratew, a 25 dla samych tratew.

B. Kanał Augustowski.

Trudności napotykane w układach z rządem pruskim o taryfę celną nastręczyły rządowi Królestwa myśl otworzenia komunikacji wodnéj od Wisły, Bugu i Niemna do jednego z portów morza Baltyckiego w Cesarstwie, aby tym sposobem ominąć dotychczasowe drogi wiodące przez Prusy. W tym celu zamierzono wybudować kanał Augustowski, któryby połączył Wisłę z Niemnem, tudzież kanał Windawski, mający połączyć Niemen z Windawą portem Baltyckim w Cesarstwie, za pomocą rzeki Dubissy wpadającéj do Niemna i rzeki Windawy albo Wenty, wpadającéj do morza Baltyckiego pod miastem Windawą. Dla urzeczywistnienia téj myśli, rospoczęto w r. 1823 roboty przygotowawcze, to jest: zajęto się rospoznaniem okolicy i wyrobieniem odpowiednich projektów, a w r. 1825 przystąpiono do właściwych robót wodnych około obudwu kanałów. Ukończenie całéj powyżéj skreślonéj linji spławnéj, zostało późniéj zaniechane i ograniczono się tylko na połączeniu Wisły z Niemnem, to jest na wyrobieniu samego kanału Augustowskiego, który już w r. 1830 otwarty został do spławu, chociaż jeszcze nie we wszystkich swych częściach ostatecznie wykończony. Po roku 1830, kanał ten oddany został Bankowi Polskiemu, który rospocząwszy roboty w r. 1833 doprowadził je do skutku w r. 1838 i następnie utrzymywał kanał do r. 1844, poczém on przeszedł pod wyłączne zawiadywanie Zarządu Komunikacij. Koszta budowy i utrzymania kanału wynosiły:

W epoce od r. 1823—1830	rs.	1.425.303	k. 79
„ „ 1833—1844	„	218.534	„ 48
„ „ 1844 do końca 1858. .	„	127.130	„ 45
Łącznie	rs.	1.770.968	k. 72

Cała linja spławna składa się z właściwego kanału, z uspławnionéj Biebrzy i części Narwi; długość jéj wynosi:

Właściwy kanał od połączenia się z Niemnem pod Niemnowem 30 werst poniżéj Grodna do Biebrzy pod Dębowem	werst	98,36
Uspławniona Biebrza	„	68,5
Część Narwi od połączenia się z Biebrzą pod Wizną do ujścia w Wisłę pod Nowogeorgiewskiem	„	273,5
Łącznie	werst	440,36

Kanał Augustowski jest kanałem podziałowym, to jest, którego wody z punktu najwyższego, czyli podziałowego, spływają do ujść w dwóch przeciwnych kierunkach. Punkt ten położony przy połączeniu się z głównym przekopem kanałowym rzeki Suchorzeczki, wypływającéj z jeziora Serwy, wyższy jest od poziomu Niemna pod Warwiszkami o stóp 140, cali 6, linij 8, a od poziomu Narwi pod Wizną o stóp 109, cali 9, linij 7; a że od tego punktu podziałowego do Warwiszek jest werst 42,2, a do Wizny werst 124,8, więc średni spadek na werstę wynosi ku Niemnowi stóp 3,3, ku Narwi 0,88.

W układ kanału wchodzą dwie rzeki: Hańcza (werst 29), płynąca ku wschodowi z ujściem do Niemna, i Netta (werst 31) płynąca ku zachodowi z ujściem do Biebrzy, a połączone łańcuchem siedmiu jezior (werst 36): Necko, Białe, Studzienicze, Orlewo, Paniewo, Krzywe i Mikaszewo. Prócz tego w układ kanału wchodzą dwa jeziora: Serwy wzniesione 145′ 10″ 2‴ nad Niemen, a 5′ nad przekop podziałowy, zawierające 1.428.000 sążni sześciennych wody zasiłkowéj; Sajno położone 34′ 7″ 7‴ nad Biebrzą, zawierające 3.000.000 sążni sześciennych wody zasiłkowéj. Serwy, szczególnym, a dla urządzenia nawigacji nader korzystnym przypadkiem, z hidrograficznego stanu okolicy wynikającym, leży na środku kanału i jego przekopu podziałowego i stanowi główny staw zapasowy, przeznaczony do zasilania linji spławnéj w obudwu jéj kierunkach. Jezioro Sajno tworzy staw zapasowy pomocniczy, przeznaczony wyłącznie do zasilania rzek Netty i Biebrzy.

Z 18-u śluz wchodzących w skład kanału, jedna jest podwójna—Paniewo, jedna zaś—Niemnowo potrójna; właściwie zatém jest śluz 21. Z téj liczby: 7 leży od strony Wisły czyli na zachodnim spadku od punktu podziałowego, a 14 od strony Niemna czyli na wschodnim spadku od tegoż punktu podziałowego.

Upustów jest 29, o 2-ch do 7-u stawidłach pojedynczych lub podwójnych, mających po 3 do 5-u stóp szerokości, a 5 do 18 stóp głębokości.

Mostów zwodzonych jest 14, mianowicie: żurawiowych 8, ślimakowych 2, pływaków na galarach 2, pływaków na tratwach 2. Są one wszystkie drewniane, dębowe lub sosnowe, oparte na murach ścian śluzowych, lub na osobnych przyczółkach murowanych, albo ciesiołkowych.

Mostów zwyczajnych na palach i mostów przepustowych różnéj wielkości, założonych w wałach i drogach do holowania, a równie jak powyższe drewnianych, znajduje się 65; z tych: 14 mają od 18 do 120 stóp długości, a 51 od 5-u do 12-u stóp.

Konieczna i najmniejsza szerokość kanału, przyjęta na 42 stopy, zaś głębokość wody stóp 5; długość śluzy, to jest komory statkowéj 168 stóp, szerokość śluzy 21 do 22 stóp. Największy spadek śluzy 12 stóp (Wołkusz), średni 9, najmniejszy 5 stóp (Przewięź). Średnia długość śluzy z jéj przedłużeniem górném i dolném 227 stóp. Stąd wypada, że największe wymiary statku mogącego żeglować po kanale, są następujące: długość bez steru stóp 140, ze sterem 148; szerokość stóp 20; zagłębienie z ładunkiem stóp 4, cali 6.

Średnia objętość wody jednéj przeprawy śluzowéj nie przenosi 147 sążni kubicznych, a tém samém całkowita średnia objętość wody, którą komora statkowa śluzy zawiera, razem z objętością pryzmu spławowego dolnego, bez względu na pryzm ciężarowy, to jest objętość wody wypchniętéj statkiem ładownym, wynosi sążni kubicznych 220.

Kanał Augustowski, w skutek naturalnego swego pod względem hidrograficznym położenia, dzieli się na trzy główne części czyli oddziały:

Oddział 1-szy rzeki Netty.
„ 2-gi łańcucha jezior.
„ 3-ci rzeki Hańczy.

Dla uzupełnienia przedmiotu, podajemy w jednym wykazie roskład na powiaty i gubernje, ulepszonych środków komunikacij w kraju, do których należą: koleje żelazne, drogi bite i spławy.

Gubernje	Powiaty	Komunikacje lą-						
		Drogi żelazne			Drogi bite 1-o i 2-o rzędu			Łącznie
		Długość całkowita	na milę kwadratową	na 1000 ludności	Długość całkowita	na milę kwadratową	na 1000 ludności	Długość całkowita
		w	e	r	s			t
Warszawska	Warszawski (*)	40,75	0,59	0,24	291,72	4,25	1,70	332,47
	Stanisławowski	51	0,96	0,48	95,02	1,79	0,89	146,02
	Łowicki	50,25	1,13	0,44	149,84	3,39	1,30	200,09
	Rawski	68	1,29	0,50	93,45	1,78	0,69	161,45
	Gostyński	49	1,41	0,47	135,27	3,90	1,3	184,27
	Łęczycki	.	0	0	150,92	3,68	0,85	150,92
	Włocławski	66	1,29	0,51	60,67	1,18	0,47	126,67
	Kaliski	.	0	0	115,59	2,35	0,77	115,6
	Koniński	.	0	0	113,85	2,23	0,78	113,85
	Sieradzki	.	0	0	102,46	2,06	0,72	102,46
	Wieluński	36	0,56	0,23	42,83	0,66	0,27	78,83
	Piotrkowski	82	1,02	0,41	111,67	1,39	0,56	193,67
Radomska	Radomski	.	0	0	150,68	2,15	1,03	150,68
	Sandomierski	.	0	0	52,90	1,52	0,59	52,90
	Opatowski	.	0	0	92,72	1,69	0,87	92,72
	Opoczyński	.	0	0	265,3	3,37	1,56	265,3
	Kielecki	.	0	0	117,26	2,34	1,04	117,95
	Olkuski	71	1,23	0,39	194,76	3,36	1,06	265,76
	Miechowski	.	0	0	70,02	1,84	0,59	70,01
	Stopnicki	.	0	0	97,54	2,72	0,86	97,54
Lubelska	Lubelski	.	0	0	142,36	1,66	0,75	142,36
	Krasnostawski	.	0	0	92,87	1,15	0,81	92,87
	Hrubieszowski	.	0	0	42	0,85	0,38	42
	Zamojski	.	0	0	42,53	0,45	0,22	42,53
	Siedlecki	17,5	0,3	0,14	75,16	1,28	0,59	92,66
	Łukowski	.	0	0	62,93	1,04	0,53	62,93
	Bialski	.	0	0	48,18	0,95	0,53	48,17
	Radzyński	.	0	0	22,22	0,30	0,18	22,22
Płocka	Płocki	.	0	0	135,85	3,14	1,18	135,85
	Lipnowski	.	0	0	29,66	0,6	0,27	29.65
	Mławski	.	0	0	91,65	1,84	0,89	91,64
	Przasnyski	.	0	0	49,36	1,08	0,51	49,36
	Pułtuski	.	0	0	152,53	3,19	1,35	152,52
	Ostrołęcki	31	0,61	0,30	96,92	1,91	0,95	127,91
Augustow.	Augustowski	.	0	0	143,95	1,78	1,09	143,95
	Marjampolski	53	0,78	0,34	70,60	1,04	0,45	123,60
	Kalwarijski	28,5	0,61	0,24	69,50	1,49	0,58	98,00
	Sejneński	.	0	0	22,40	0,45	0,26	22,40
	Łomżyński	33,5	0,41	0,19	147,95	1,82	0,83	181,45
	Zebranie gubernij:							
Warszawska (*)		443	0,69	0,25	1.463,3	2,28	0,85	1 906,3
Radomska		71	0,17	0,07	1.041,89	2,47	1,00	1.112,89
Lubelska		17,5	0,03	0,02	528,25	0,98	0,49	545,75
Płocka		31	0,11	0,05	555,96	1,94	0,87	586,96
Augustowska		115	0,35	0,17	454,41	1,39	0,67	569,41
W ogóle (*)		677,5	0,31	0,13	4.043,81	1,83	0,75	4.721,31

(*) W obliczeniu stosunku do ludności, przy powiecie i gubernji Warsz. ludność miasta Warszawy pominięta, a dopiero w ogólnym stosunku całego kraju uwzględniona.

d o w e		Komunikacje wodne			Razem kom. lądowe i wodne		
komunikacje lądowe		Rzeki spławne i kanał					
na milę kwadratową	na 1000 ludności	Długość całkowita	na milę kwadratową	na 1000 ludności	Długość całkowita	na milę kwadratową	na 1000 ludności
w		e		r	s	t	
4,84	1,94	202	2,94	1,18	534,47	7,79	3,12
2,74	1,37	64	1,20	0,6	210,02	3,95	1,98
4,53	1,74	37	0,84	0,32	237,09	5,36	2 06
3,07	1,19	65	1,23	0,48	226,45	4,30	1,67
5,32	1,77	38	1,1	0,36	222,278	6,41	2,13
3,68	0,85	12	0,29	0,07	162,92	3,97	0,92
2,47	0,99	70	1,37	0,54	196,67	3,84	1,53
2,35	0,77	57	1,16	0,38	172,59	3,51	1,16
2,23	0,78	95	1,86	0,65	208,86	4,1	1,43
2,06	0,72	48	0,96	0,34	150,46	3,03	1,06
1,22	0,5	75	1,16	0,47	153,83	2,39	0,97
2,41	0,97	105	1,30	0,53	298,67	3,71	1,5
2,15	1,03	175	2,50	1,19	325,68	4,65	2,22
1,52	0,5	116	3,32	1,29	168.90	4,84	1,88
1,69	0,87	30	0,55	0,28	122,73	2,24	1,16
3,37	1,56	130	1,65	0,76	395,3	5,02	2,32
2,34	1,04	82	1,63	0,72	199,96	3,97	1,76
4,59	1,45	.	0	0	265,76	4,59	1,45
1,84	0,59	138	3,62	1,16	208,02	5,46	1,75
2,72	0,86	90	2,51	0,8	187,54	5,23	1,66
1,65	0,75	190	2 21	1,00	332,36	3,86	1,75
1,45	0,81	105	1,63	0,91	197,87	3,08	1,72
0,85	0,38	98	1,98	0,88	140	2,83	1,25
0,44	0,22	53	0,56	0,27	95,53	1,00	0,49
1,58	0,72	128	2,18	1,01	220,66	3,76	1,73
1,04	0.53	111	1,83	0,94	173,93	2,86	1,48
0,95	0,53	181	3,58	2,01	229,18	4,54	2,54
0,30	0,18	54	0,73	0,44	76,22	1,03	0,62
3,14	1,18	173	4,00	1,51	308,85	7,15	2,69
0,6	0,26	56	1,13	0,50	85,66	1,73	0,77
1.84	0,89	86	1,73	0,84	177,65	3,57	1,73
1,08	0,51	15	0,33	0,15	64,36	1,41	0,67
3,19	1,35	187	3,91	1,65	339,53	7,10	3,00
2,52	1,26	132	2,60	1,3	259,91	5,12	2,56
1,78	1,08	185	2,29	1,39	328,95	4.08	2,48
1,82	0,7	189	2,78	1,21	312,60	4,60	1,99
2,1	0,81	56	1,2	0,47	154,01	3,3	1,28
0,44	0,25	113	2,25	1,29	135,40	2,7	1,55
2,23	1,01	201	2,47	1,12	382,45	4,70	2,14
2,98	1,10	847	1,32	0,49	2,753,3	4,30	1,59
2,64	1,07	673	1,6	0,65	1,785,9	4,24	1,72
1,01	0,51	885	1,64	0,83	1,430,75	2,66	1,34
2,05	0,92	630	2,2	0,98	1,216,96	4,24	1,90
1,74	0,84	729,35	2,23	1,08	1,298,76	3,97	1,92
2,13	0,88	3.029,35	1,37	0,57	7,750,66	3,50	1,45

W zebraniu komunikacij wodnych uwzględniono komunikacje znajdujące się na linjach granicznych, które w szczegółach dwa razy były liczone; dla tego suma komunikacij wodnych każdéj gubernji mniejszą jest od zebrania sum w powiatach wykazanych, o ilość znajdujących się na linjach granicznych pomiędzy powiatami komunikacij; zaś suma komunikacij wodnych w całym kraju mniejszą jest od zebrania gubernjami o ilość znajdujących się na linjach granicznych pomiędzy gubernjami, i wskazuje rzeczywistą długość komunikacij wodnych w kraju.

W przecięciu wypada $3,^{503}$ werst komunikacij lądowych i wodnych na 1 milę □, a $1,^{452}$ werst na 1000 ludności, z tego przypada na same komunikacje lądowe $2,^{134}$ na milę □, a $0,^{885}$ na 1000 ludności; stosunek zatém komunikacij lądowych do wodnych jest jak 1 : $0,^{64}$.

W ogólności okazuje się z powyższéj tabeli, że w okolicach obfitujących więcéj w komunikacje wodne, mniéj urządzono lądowych, tak, że w ogólnéj masie pewna równowaga między gubernjami postrzegać się daje, wyjąwszy gubernję Lubelską, która tak jest ubogą w komunikacje lądowe, że pomimo średniéj obfitości komunikacij wodnych, znacznie i w lądowych po za innemi gubernjami w tyle pozostaje.

W komunikacje lądowe najbogatszą jest dziś gubernja Warszawska i posiada stosunkowo najwięcéj dróg żelaznych; za nią idzie gubernja Radomska mająca stosunkowo najwięcéj dróg bitych; trzecie miejsce należy gubernji Płockiéj, czwarte Augustowskiéj; Płocka posiada więcéj dróg bitych, Augustowska żelaznych; najuboższą pod jednym i drugim względem jest gubernja Lubelska.

Przyjąwszy stosunkową do powierzchni długość komunikacij lądowych gubernji Lubelskiéj za jedność, następujący pomiędzy gubernjami okaże się stosunek:

Gubernja Lubelska	1
„ Augustowska	$1,^{72}$
„ Płocka	$2,^{02}$
„ Radomska	$2,^{61}$
„ Warszawska	$2,^{94}$

Stosunek komunikacij wodnych następujące przedstawia cyfry:

Gubernja Warszawska	1
„ Radomska	$1,^{21}$
„ Lubelska	$1,^{24}$
„ Płocka	$1,^{66}$
„ Augustowska	$1,^{69}$

Ogólna zaś masa komunikacij roskłada się pomiędzy gubernje w następującym stosunku:

Gubernja Lubelska	1
„ Warszawska	$1,^{2}$
„ Radomska	$1,^{3}$
„ Płocka	$1,^{42}$
„ Augustowska	$1,^{44}$

Pomiędzy powiatami pod względem komunikacij tak lądowych jak i wodnych więcéj rażące postrzegamy różnice.

W komunikacje lądowe najbogatszy jest, w stosunku do powierzchni, powiat Gostyński, w stosunku zaś do ludności powiat Warszawski (nie licząc ludności m. Warszawy). Najuboższym, tak w stosunku do ludności jak i powierzchni, pow Radzyński.—W ogóle znajduje się:

Powiatów	mających kom. lądowych na milę kw. werst
1.	więcéj jak 5
3.	— 4
5.	— 3
12.	— 2
12.	— 2
6.	mniéj jak 1

W komunikacje wodne najbogatszy jest powiat Płocki; najuboższy, bo niemający ich wcale powiat Olkuski. W ogóle znajduje się:

Powiatów	mających kom. wodnych na milę kw. werst
1.	więcéj jak 4
4.	— 3
10.	— 2
16.	— 1
8.	mniéj jak 1

W ogólném zebraniu wszystkich komunikacij, pierwsze miejsce zajmuje pow. Warszawski, ostatnie Zamojski; w ogóle znajduje się:

Powiatów	mających komunikacij na milę kw. werst
3.	więcéj jak 7
1.	— 6
5.	— 5
9.	— 4
12.	— 3
5.	— 2
4.	— 1

L. W. i *R.*

Jakie komunikacje w kraju naszym przedewszystkiém są potrzebne?

Jedną z kwestij najwięcéj obchodzących ogół, jest bez zaprzeczenia kwestja komunikacij. Komunikacje powstały równocześnie ze społeczeństwem ludzkiém. Rozlane na powierzchni ziemi wody, przerzynające ją w różnych kierunkach i z rozmaitemi spadkami, przedstawiły pierwszy naturalny środek komunikacij, i dla tego przemysł, handel, oświata, rozwijały się najwięcéj i najprędzéj nad brzegami wód. Na lądzie ciągła i nieustająca potrzeba wzajemnych stosunków, oraz ta okoliczność, że naturalna powierzchnia gruntu, chociaż bez nagłych spadków w pewnych porach roku, staje się trudną do przebycia, szczególnie w czasie roztopów, — zmusiły do budowy dróg, ku czemu, stosownie do miejscowych okoliczności i warunków, używano różnych systematów. W ostatnich czasach system Mac-Adama dróg tak zwanych bitych, z twardém kamienném łożyskiem, okazał się najodpowiedniejszy potrzebom komunikacij i do dziś dnia wszędzie jest używany. Zaprowadzenie dróg żelaznych przedstawia obecnie wprawdzie środek szybkiéj i dogodnéj komunikacji, lecz bynajmniéj nie ruguje z użycia dróg bitych, które zawsze i wszędzie zostaną arterjami, roznoszącemi najpożywniejsze i najpożyteczniejsze soki w ciele społeczności.

U nas do r. 1819 nie było żadnych komunikacij lądowych, umyślnie zbudowanych i oznaczonych; istniał tylko oddawna szarwark czyli powinność naturalna, gminna, używana do naprawy dróg zwyczajnych, przez wylewy wód uszkodzonych. Wisła i inne rzeki spławne, szczególniéj w pewnych porach roku, wystarczały potrzebom bardzo słabego handlu zewnętrznego zbożem i drzewem.

Z początkiem jednak bieżącego stulecia, rozwijające się potrzeby społeczeństwa nie mogły być zaspokojone takiemi komunikacjami; postanowiono więc zbudować drogi bite, idące po większéj części od Warszawy do granic Królestwa, używając do téj roboty szarwarków. Skoro zaś ten środek okazał się niedogodnym, jak z powodu uciążliwości tego rodzaju robót, tak wreszcie, że zgromadzony w jednym punkcie szarwark w znacznéj ilości był tylko marnowany, — z 8 u dni szarwarku, rocznie ustanowionych z dymu, 4 zamieniono

na opłatę pieniężną i fundusz tym sposobem zbierany, użyto wyłącznie na budowę wyżéj rzeczonych traktów; z pozostałego szarwarku 2 dni zostały zniesione, 2 zaś przeznaczono do utrzymania przez gminy w dobrym stanie wszystkich dróg nie bitych.

W perjodzie od r. 1820 do 1842, oprócz ukończenia przez rząd budowy *wielkich dróg bitych* (1-go rzędu) w ogólnéj ilości 2160 werst, rospoczętéj jeszcze przed r. 1820, pod względem komunikacij pozostawaliśmy w zupełnéj bezczynności: 2 dni szarwarku przeznaczone, jak wyżéj, do utrzymania dróg nie bitych przez gminy, nie oddawały żadnych usług; cóż wreszcie znaczyć mogła ta praca w błotach, sapach, piaskach i bezdrożach? Taki stan rzeczy trwał dopóty, dopóki przemysł i handel lepszego się nie domagały. Skoro jednak w Radomskiéj gubernji powstały zakłady przemysłowe, mianowicie fabryki żelaza, których produkt nie mógł być wywożony dla braku komunikacij, powzięto w r. 1842 myśl, naprzód w téj właśnie części kraju, niektóre kierunki dróg przerobić na bite. Za przykładem Radomskiéj poszły inne gubernje i od r. 1842 rozpoczęła się w kraju naszym epoka *przerabiania dróg zwyczajnych na bite*, siłą miejscowego szarwarku, przy pomocy funduszów na ten cel zbieranych, z ofiar dobrowolnych, z kar za nieodrobiony szarwark, z zamiany dobrowolnéj szarwarku w naturze na opłatę pieniężną, z zasiłków kas miejskich i skarbu. Drogi te, dla odróżnienia od traktów wielkich, nazwano *drogami bitemi 2-go rzędu.*

Zdawało się, że mając do rosporządzenia około pół miljona dni pieszych i tyleż prawie dni ciągłych szarwarku, oraz pomoc pieniężną, powyżéj wspomnianą, stan kraju pod względem komunikacij bitych znacznie się poprawi, nawet będzie zadowalniający; okazało się przeciwnie. Przez przeciąg lat 22 zbudowano wprawdzie po koniec 1864 r. 1.884 werst dróg bitych 2-go rzędu; lecz wiele z nich, pozbawione należytéj konserwacji, znajdują się w opłakanym stanie, raczéj do drogi zwyczajnéj kamienistéj, niż do bitéj podobne. Wadliwa administracja, brak dozoru i kontroli, marnowanie szarwarku, bardzo nieregularna budowa, rozdrobniona po powiatach i ograniczona zawsze do środków miejscowych, tak, że są powiaty, w których w ciągu roku ½ wersty lub mniéj drogi bitéj przybywa — to są przyczyny, dla których pomysł w zasadzie świetny, w wykonaniu nie przyniósł oczekiwanych owoców. Zawiązane po powiatach komitety obywatelskie dla nadzoru i kontroli nad szarwarkiem, w wielu miejscowościach wyświadczyły ważne usługi, lecz w ogólności nie położyły tamy niedogodnościom, jakie przedstawia przyjęty u nas systemat budowania dróg bitych.

Królestwo Polskie zajmuje 2.216 mil □ że zaś traktów wielkich jest 2.160 werst, dróg bitych 2-go rzędu po koniec 1864 r., 1884 werst, czyli

razem 4.044 werst, zatém na jedną milę □ wypada średnio 1,8 werst dróg bitych. Ilość ta, w porównaniu z ilością dróg bitych istniejących na takiéj powierzchni w innych krajach Europy jest bardzo małą, i nie wystarcza nawet na zaspokojenie potrzeb naszego ruchu handlowego i przemysłowego. Weźmy nadto na uwagę, że z ogólnéj ilości dróg bitych, większa część leży w gubernjach Warszawskiej i Radomskiéj— w Płockiéj zaś, Lubelskiéj i Augustowskiéj jest ich tak mało, że zaledwie przypada średnio 1,25 werst na milę □, zaś w saméj gubernji Lubelskiéj nie ma nawet 1 wersty na milę.

Taki stan komunikacij zwracał niejednokrotnie już uwagę rządu; od lat kilku postanowiono wydać nowe przepisy, zapewnić mogące większy i pośpieszniejszy rozwój komunikacij podrzędnych.

Wypadki ostatnich czasów nie dozwoliły projektu tego wprowadzić w wykonanie. Spodziewać się jednak należało, że z przywróceniem porządku i spokojności kwestja komunikacij najpierw wziętą będzie na uwagę. Tak się też stało; ale zwrócono się głównie do dróg żelaznych. Budowa drogi żelaznéj terespolskiéj już jest rospoczęta i znacznie posunięta; droga fabryczno-łodzka zbudowana; a oprócz tego przygotowane są i przygotowują się projekta dróg żelaznych: kaliskiéj, wrocławskiéj, poznańskiéj, piotrkowsko-rachowskiéj, nowogeorgiewskiéj. Zachodzi pytanie: Czy kraj nasz, w razie gdyby wszystkie te projekta weszły w wykonanie— odniósłby korzyści takie jakie normalny rozwój komunikacij zapewnia? Dalecy jesteśmy od występowania dziś przeciwko drogom żelaznym, ale zdaje nam się, że kraj nasz nie jest jeszcze należycie przygotowany, że się tak wyrazimy, pod względem inżenierskim, do zniesienia na sobie całéj sieci dróg żelaznych. Z tego powodu tylko stopniowo drogi powyższe mogą być budowane.

Mając drogę żelazną, mamy szybki i łatwy stosunek na zewnątrz, ale wewnętrznych korzyści odnosimy bardzo mało, dla tego, że nie mamy dostatecznéj ilości dróg bitych, któreby się wygodnie z kolejami żelaznemi i między sobą łączyły. Na linjach dróg żelaznych dziś u nas istniejących, jedna stacja od drugiéj 20 do 30 werst jest odległa, gdy tymczasem na linjach dróg zagranicznych, stacje i przystanki są co kilka werst. Dla czego stacje u nas są tak od siebie odległe? Bo ich więcéj nie potrzeba. Cóż bowiem znaczy stacja przy drodze żelaznéj, kiedy dostać się do niéj nie można? Dla tego sądzimy, że pierwszém naszém staraniem powinno być zaprojektowanie sieci dróg, a głównie bitych w całym kraju, z pewnym systematem, w ilości dostatecznej i wprowadzenie projektów tych w wykonanie. Wtedy nie wątpimy, że przeprowadzenie linij dróg żelaznych, okaże się pożyteczne, powiemy nawet

niezbędne ([1]). Można będzie przystąpić do ich budowy, nawet bez oglądania się na gwarancję.

Jeszcze w r. 1862 ustanowiony został komitet do ułożenia stałych i pewnych zasad w systemacie komunikacij lądowych i wodnych. Komitet ten rospoczął obecnie swe czynności, wkrótce też bezwątpienia dadzą się widzieć rezultaty jego działań.

F. Beneveni.

([1]) Nie możemy w zupełności podzielić zdania, jakoby sieć dróg bitych miała koniecznie poprzedzać przeprowadzenie linij kolei żelaznych. Przeciwnie, zdaje nam się, że sieć taka, kolejami w następstwie przecięta, straciłaby w części swe znaczenie i musiałaby uledz przerobieniu ze stratą pracy i kapitału. Już dziś wiadomo, że niektóre z naszych traktów bitych 1-go rzędu, po przeprowadzeniu kolei, utraciły pierwotne swe znaczenie, a natomiast wyrodziła się potrzeba dróg w innych kierunkach,—co właśnie jest powodem rozwoju dróg bitych 2-go rzędu. System amerykański łączenia ważniejszych punktów kolejami żelaznemi, bez względu na uprzednie *inżenierskie* przygotowanie kraju, wydał już świetne rezultaty. Co do naszego kraju, zarzucilibyśmy tylko w budowie dróg żelaznych pominięcie ważniejszych punktów,—tak iż żadnego nawet z miast gubernjalnych nie dotykają,—jak gdyby przeznaczone były jedynie do komunikacji zagranicznéj.

Red.

O INSTYTUCJACH KREDYTOWYCH
pana Langrand-Dumonceau.

Dokończenie ([1]).

II.

O kredycie rolniczym.

Co jest *kredyt rolniczy?*

Kredyt ziemski, o którym w poprzedzającym artykule była mowa, przystępny jest dla samych tylko właścicieli ziemskich, mogących dać rękojmię hipoteczną; co więcéj, nie dla wszystkich nawet właścicieli, ale tylko dla bogatszych, posiadających znaczniejsze majątki; koszta bowiem regulacji hipotecznéj, czynią go niedostępnym dla właścicieli mniejszych posiadłości.

Tymczasem klasa rolnicza nie z samych tylko zamożnych posiadaczy ziemskich jest złożoną; należą do niéj także, i to w przeważającéj liczbie, dzierżawcy, rolnicy i mali posiadacze ziemi.

Kredyt, ta najdzielniejsza dźwignia wszelkiéj produkcji i bogactwa, obcym był dotąd, każdy to przyzna, lubo najliczniejszéj, ale najskąpiéj uposażonéj w warunki ekonomicznego rozwoju warstwie społeczeństwa. Klasa ta jednak nie jest pozbawiona rękojmij, do kredytu nadających prawo. Między innemi, posiada ona inwentarz rolniczy znakomitéj częstokroć wartości, posiada zbiory zboża w śpichlerzach, starannie przechowywane, do przedaży gotowe i tylko czekające kupca. Pracowitość i rzetelność, są to tradycjonalne przymioty i charakterystyczne cechy téj klasy.

Dla czegóż więc, w pośród tak sprzyjających okoliczności, klasa ta ma być pozbawioną dobrodziejstwa kredytu?

Jestto widoczną wadą w organizacji społecznéj, którą jak najprędzéj usunąć należy, — albowiem w dobrze urządzoném społeczeństwie, żadna jego

---

([1]) Obacz zeszyt III za marzec.

warstwa bez kredytu pozostać nie powinna; a tém bardziéj, najpracowitsza i najżywszy obudzająca interes—klasa rolników.

Kredyt opierający się na ruchomościach rolniczych, dla téj wyłącznie klasy przeznaczony, nazywa się *kredytem rolniczym*. Podstawą jego, jak wyżéj powiedzieliśmy, są: inwentarze ruchome i zbiory. Jest on tém dla rolnika, czém kredyt ziemski dla właściciela ziemi. Wymaga on wielkiéj ogłędności, atoli zarówno z kredytem ziemskim, zupełne przedstawia bespieczeństwo, bo się opiera na rzeczywistéj, rzeczowéj, materjalnéj rękojmji.

Jakie urządzenie kredytowi rolniczemu jest najwłaściwsze?

Głównym tu warunkiem jest: znajomość miejscowości. Udzielający kredyt znać musi rolnika, a inaczéj znać go nie może, jak tylko blisko niego się znajdując, — rolnik także mieć musi pod ręką instytucję kredytową, ażeby z łatwością i bez wielkiego kosztu w razie potrzeby mógł się do niéj uciekać.

Stądto wynika potrzeba *miejscowych instytucij* udzielających kredyt, oraz jednéj *centralnéj*, dostarczającéj funduszów i kierującéj do jednego celu wszystkie obroty.

Organami takiéj instytucji powinni być ludzie zaszczytnie w okolicy znani i zaufanie posiadający, a zatém w miejscowości osiedli i każdego w niéj z bliska znający.

Z tych zasad wychodząc, i z tego na przedmiot zapatrując się stanowiska, p. Langrand-Dumonceau postawił na czele instytucji kredytu rolniczego bank pod nazwą *„banku międzynarodowego kredytu rolniczego”* o kapitale zakładowym 100 miljonów franków. Z tych 40 miljonów fr. już są zrealizowane, a reszta 60 miljonów w ciągu roku 1866 zrealizowaną zostanie.

Bank międzynarodowy rolniczy założony został w Bruxeli. Stąd on rospromieniać się będzie na wszystkie kraje Europy, zakładając w nich *banki lokalne*, którym dostarczy kapitału zakładowego za odpowiedniemi rękojmjami.

Banki lokalne krajowe mieć będą każdy swojego dyrektora i kilku administratorów, wybranych z pomiędzy zdolniejszych, znakomitszych miejscowych osobistości. Oprócz tego, każdy taki bank lokalny, po jednemu na każdy kraj, mieć będzie pod swoim kierunkiem odpowiednią liczbę *agentów*, po wszystkich miejscowościach kraju rozsianych, których obowiązkiem będzie znać z bliska każdego niemal rolnika swojego okręgu, ułatwiać mu otrzymanie kredytu i realizacji takowego na miejscu pilnować. Tym sposobem kredyt rolniczy stanie się dostępnym dla każdego rolnika, a instytucja wiedzieć będzie, który i o ile na kredyt zasługuje, a któremu z powodu braku gospodarności i nierzetelności odmówić takowego wypada.

Taki jest ogólny układ założonéj przez p. Langrand-Dumonceau instytucji kredytu rolniczego; przypatrzmy się teraz bliżéj téj instytucji w biegu.

Oto są główniejsze jéj *operacje*.

1. Rolnik wiarogodny zgłasza się do agenta miejscowego i mówi mu: „Potrzeba mi 2000; oto mój inwentarz, oto moje zbiory, mogące służyć za rękojmię, gdyż nikomu nie jestem dłużny. Zapłacę jak tylko sprzedam zbiory, a ewentualnie, za 3 do 6 miesięcy. Im prędzéj sprzedam, tém prędzéj zapłacę.” Agent odpowiada: „Dobrze, znam pana, odpowiedzialność jego mi wystarcza; atoli uprzedzam, że im krótszy będzie termin zwrotu, tém niższy będzie procent pożyczki, a jeżeli wypadnie rozłożyć zwrot na lat kilka, to wówczas i rękojmja musi być większa i ściśléj obwarowana. Za 3 miesiące np. mogę śmiało ręczyć za pana, ale za lat 3, możesz wystawić instytucję na straty, jeżeli spotka cię jaka nieprzewidziana klęska nieurodzaju, gradobicia i t. p. Muszę więc postarać się zasłonić od nich instytucję, i dla tego, przy długoletnim rozkładzie, żądać winienem większych rękojmij, wyższego na pokrycie risico procentu.” Agent żądanie interesanta przedstawia bankowi wraz z opinją swoją. Jeśli bank zgadza się, to rzecz skończona i agent dopełnia wszelkich wymaganych formalności, udziela pożyczkę i zwrotu jéj pilnuje.

Kredyt tym sposobem łatwo każdemu przychodzi i może stać się zawiązkiem przyszłego powodzenia i zbogacenia się zakredytowanego.

2. Zdarza się nieraz, iż miejscowy ziemianin, sprzedawszy zbiory lub część inwentarza, lub nawet część swéj własności ziemskiéj dla przykupienia innéj większéj lub dogodniejszéj, ma swobodny do dyspozycji na pół roku fundusz, albowiem zamierzone nabycie dopiero za pół roku nastąpić może. Ziemianin jak nateraz zwykle trzyma ten fundusz bezprocentowo i woli narazić się na stratę, jak pożyczyć, bo każda lokacja prywatna na zawód narazić go może.

Po zaprowadzeniu kredytu rolniczego, nie potrzebuje tracić 6-miesięcznego procentu. Uda się do agenta banku rolniczego, lub agent powziąwszy o tém wiadomość, do niego sam się zgłosi, i posiadany fundusz umieszczony zostaje na 6 miesięcy z najzupełniejszém bespieczeństwem i możnością odbioru nietylko za 6 miesięcy, ale nawet w razie wcześniejszej potrzeby, na każde zawołanie, z narosłym procentem, który jest czystym dla ziemianina przyrostem dochodu, jakby pomnożeniem zbioru rocznego.

3. Dajmy, że rolnik ma większy kapitał do pomieszczenia na dłuższą lokację, np. 20.000; agent miejscowy zaprojektuje mu lokację w listach zastawnych lub obligach kredytu ziemskiego, jako ze wszystkich najlepszą i najbespieczniejszą; bo kto ma list zastawny, to jakby miał ziemię w kieszeni z ustalonym od niéj dochodem, niezawisłym od nieurodzajów i innych

klęsk losowych; ma przytém i pieniądze na zawołanie, bo każdego czasu takie listy lub obligacje na giełdzie spieniężyć się dają, co mu również w każdéj potrzebie tenże sam agent ułatwi.

4. Agenci banku rolniczego, mogą być zarazem agentami kredytu ziemskiego i ułatwiać pożyczki hipoteczne.

5. Dajmy teraz, że właściciel zamierza przedać znaczną posiadłość, któraby daleko korzystniéj spieniężyć rozdzielona na części. Agent powziąwszy o tém wiadomość, donosi zaraz o tém swéj zwierzchności, która przysyła znawcę, przekonywa się o możności téj operacji, układa się z właścicielem, i albo odrazu mu płaci umówiony ryczałtowy szacunek, a odprzedaje częściami na swoje *risico*, lub też udziela tylko potrzebne zaliczenie i podejmuje się za umówionym komisem, odprzedaży na rachunek właściciela, w czém zawsze agent miejscowy najlepszym jest pośrednikiem i ułatwia tego rodzaju operację z obopólną miejscowych obywateli i instytucji korzyścią.

6. Dajmy znowu, że w danéj miejscowości potrzebna droga bita, most, kanał lub koléj żelazna miejscowa.

Jeżeli trudność o fundusze zachodzi, a agent znajdzie przedsięwzięcie dla banku korzystném, donosi mu zaraz o tém; bank zaś mając fundusze do rozrządzenia, podejmuje się przedsięwzięcia lub udziela na nie za oddzielną umową zaliczenia, lub w braku funduszu znosi się z bankiem kredytu ziemskiego i przez niego zasilany, przedsięwzięcie doprowadza do skutku, za porozumieniem się z władzą, która w téj mierze do zasobów swoich, na roboty publiczne specjalnie przeznaczonych, stosować się musi.

Bank zatém rolniczy, byłby niejako pomocnikiem i wyręczycielem rządu w wykonaniu pożytecznych robót publicznych.

W razie wyczerpania zasobów banków lokalnych krajowych, pośpieszałby im z pomocą główny bank międzynarodowy bruxelski, który znając położenie finansowe każdego banku z osobna, czerpałby potrzebne niektórym z nich zasiłki w kasie tych, gdzieby znajdowały się nagromadzone bezczynne zasoby. Bank międzynarodowy kredytu rolniczego, w razie braku funduszów, posiłkowałby się zasobami banku międzynarodowego kredytu ziemskiego i nawzajem. W razie nakoniec tak nadzwyczajnego rozszerzenia czynności, że fundusze obu instytucij okazałyby się nie wystarczające, pozostałby regres do powiększenia pierwotnego kapitału zakładowego, wypuszczenia nowych akcij, za zgodą na to ogólnego zebrania akcjonarjuszów.

Wykład ten przekonać powinien, jak dalece urządzenie kredytu rolniczego uzupełnia instytucję kredytu ziemskiego i jak dalece jedna drugiéj wzajemnie są potrzebne. Gdyby nie było kredytu rolniczego, kredyt ziemski musiałby mieć oddzielnych agentów swoich prowincjonalnych, coby znakomicie koszta administracji zwiększyło, nie powiększając dochodu. Rolnik kredytem rolni-

czym zasilony, jeżeli jest przytém dłużnikiem kredytu ziemskiego, łatwiéj i regularniéj raty jemu przynależne uiszczać będzie, gdyż mając zawsze gotowy na bieżące potrzeby rolnicze otwarty kredyt, podwyższać będzie ciągle wartość posiadanego gruntu, główną rękojmję kredytu ziemskiego stanowiącą.

W rezultacie zatém, *kredyt rolniczy* uważać można za *instytucję ubespieczenia kredytu ziemskiego;*—taki téż jest główny jéj cel, charakter i przeznaczenie.

Taki jest obraz zbiorowy instytucij kredytowych pomysłu pana Langrand-Dumonceau. Największą jego zasługą jest nadanie im charakteru *międzynarodowego*, którego dotąd żadna instytucja kredytowa nie miała i nie ma w Europie. Gdyby do tego jeszcze udało się jemu rospowszechnić obligacje banku międzynarodowego kredytu ziemskiego, do czego dojśćby można przez dobrowolną *zamianę listów zastawnych*, rozmaitych banków kredytu ziemskiego w Europie 3%, 4%, 5%, *na obligacje banku bruxelskiego międzynarodowego, których kupony byłyby płatne* we wszystkich stolicach Europy *po stałym kursie;* to wówczas p. Langrand-Dumonceau stworzyłby brakujący dotąd a potrzebny *papier publiczny międzynarodowy*, któryby w całéj Europie przed wszystkiemi innemi był poszukiwany, i rozwiązałby niejako zadanie *powszechnego pośrednika zamiany międzynarodowéj. Kupony* takiego papieru stałyby się rodzajem *monety międzynarodowéj.*

Felix Miaskowski.

Podajemy dwie nadesłane recenzje artykułu *o kredycie ziemskim w Rosji* (zeszyt II i III r. z.), nadmieniając, że w téj żywotnéj dla Rosji kwestji nowa zaszła faza, przez zawiązanie *Towarzystwa kredytowego dłużników*,—o czém czytelnicy nasi mieli już wiadomość w Nr. 15 Merkurego. *Red.*

---

1. Uwagi nad artykułem „Rzut oka na instytucję kredytu ziemskiego w Rosji,"

Przy pomocy projektowanego banku centralnego kred. ziem. w Cesarstwie, pan F. Miaskowski rokuje dla państwa wielkie korzyści, a pomiędzy temi: 1) że obecne bilety kredytowe z obiegu wycofane zostaną; 2) że cyrkulacja w złocie i srebrze bilety te zastąpi. Jak dalece rezultat ten się sprawdzi? obaczmy.

Bank ten, w przypuszczeniu, że państwo zaciągnie pożyczki w listach zastawnych na dobra swoje rs. 700 miljonów, a prywatni tysiąc miljonów, będzie ciągnął korzyści:

1. Z asekuracji ¼ % od tych, którzy od solidarności uwolnić się zechcą; licząc że takich znajdzie się połowa, opłata stąd przyniesie bankowi rocznie 1.250.000

2. Z zamiany listów zastawnych prowincjonalnych 5-procentowych, odległych gubernij, gdzie te dla braku cyrkulacji i stosunków handlowych, przez właścicieli z wielką stratą spieniężone byćby mogły, na listy zastawne banku centralnego 4% przynoszące, przyczém więc bank rocznie 1% zarobi; licząc że ¼ z pomiędzy stowarzyszonych zamianę taką załatwi, przyniesie to bankowi rocznie korzyści 2.500.000

3. Z zamiany listów zastawnych na bilety ziemskie bezprocentowe; a przypuszczając, że połowa z 1000 miljonów listów zastawnych prywatnych skonwertuje się na bilety ziemskie

do przeniesienia 3.750.000

z przeniesienia	3.750.000
bezprocentowe, że zatém bank przyjdzie do pobierania na swoją korzyść 5% od téj sumy, wypadałoby dla banku korzyści z téj operacji rocznie	25.000.000
Czyli razem korzyści roczne banku rs.	28.750.000

Do rachunku tego nie wprowadza się ¼ % płaconego przez stowarzyszonych na administrację, bo te w zupełności mogą być wyczerpane, równie jak 5% od 700 miljonów listów zastawnych skarbowych, deponowanych w banku, w zamian za które skarb obecne bilety kredytowe 700 miljonów wynoszące, uzna za bilety ziemskie, oparte na tychże 700 miljonach listów zastawnych, a które równo z wylosowaniem tych listów zastawnych umorzone zostaną. Że zaś państwo od swojéj pożyczki 5% wnosić powinno, a z drugiéj strony, jako właścicielowi korzyści, z operacij bankowych odniesionych, te same 5% powróciłyby się, zatém cyfrę procentów jako nawzajem kompensującą się, w rachunku pominięto. Pozostaje tylko dla skarbu powinność wnoszenia do banku kwoty, na umorzenie listów zastawnych przeznaczonéj, którą p. F. M. na rubli 23⅓ miljony rocznie podaje. Otóż suma ta dostatecznie pokrytą być ma przez 28 miljonów zysków rocznie osiągniętych przez bank, czyli że skarb, zaciągnąwszy na dobra swoje 700 miljonów pożyczki i oddawszy te do depozytu bankowi, nie płacąc ani grosza na procent, ani na amortyzację, po latach 30, a nawet wcześniéj, umorzy pożyczkę tę, jak równie 700 miljonów biletów bankowych obecnie cyrkulujących. Nadto, gdy część raty, na umorzenie listów zastawnych przypadająca, wnoszoną być ma przez stowarzyszonych w złocie lub srebrze, ma stąd wypaść, że po latach 30, to jest terminie ostatecznego wylosowania i umorzenia listów zastawnych, w kasach banku znajdzie się kruszec, w odpowiedniéj ilości do cyrkulujących biletów ziemskich.

Projekt ten nastręcza następujące uwagi: Czytam w nim, że wartość ziemi w Cesarstwie, w posiadaniu państwa, wynosi 4 miljardy rubli i tyleż w posiadaniu prywatném. Pan F. M. oświadcza, że oszacowanie to ze źródeł rządowych jest czerpnięte. Byłoby rzeczą bardzo ciekawą, na jakiéj zasadzie oszacowanie to dopełnioném zostało. Niekontestując wcale cyfry podanéj, przychodzi mi na myśl, że jeżeli przeważnym elementem wartości ziemi w obszarach państwowych jest ilość ludzi ziemię tę zamieszkujących, i gdy w Królestwie Polskiém 700.000 włók mającém, gdzie włóka przecięciowo warta jest rs. 500 (redukując monetę papierową do srebra) wypada na jednego mieszkańca wartości ziemi za rs. 70, to w Rosji wartość taka wynosząca rs. 110 może byłaby za wysoką.

Następnie nie umiem sobie dobrze zdać sprawy, co za powód mógłby być wprowadzenia do projektu ¼ % tytułem asekuracji od tych, którzy od soli-

darności uwolnić się zechcą. Jedno z dwojga: albo instytucja o któréj mowa wzniesie się na gruntowych podstawach, na dobrze ubespieczonéj własności, na skrupulatném zachowaniu prawa, na rzetelnym szacunku ziemi, na uproszczonéj i energicznéj exekucji,—a w takim razie byłby bardzo naiwnym ten, coby ciężar zbyteczny podobnéj asekuracji chciał ponosić; albo, jeżeli instytucji braknie warunków, o jakich mowa, asekuracja ta nie uchroni ją od upadku, a tém samém zdaje się, że w każdym razie jest niepotrzebną.

Zarzut pierwszy jaki panu F. M. się nastręczył: *czy powiększenie cyrkulacji* o 500 miljonów rubli biletami ziemskiemi, obecnych 700 miljonów biletów bakowych, a zatém do 1.200 miljonów *nie byłoby zbyteczném*, a tém samém przyczyną sztucznego podniesienia cen przedmiotów, — odpiera uwagą, że usamowolnienie włościan i uprawa ziemi za pomocą najmu, powiększenie monety obiegowéj czyni nieodzownem. Czy suma 700 miljonów rubli dziś w obiegu będąca, nie jest wystarczającą na potrzeby cyrkulacji, a suma 1 200 miljonów czy nie będzie zbyteczną, trudno to z góry oznaczyć. Biorąc stosunek monety obiegowéj do ilości ludności, jaki ma miejsce obecnie w Królestwie Polskiém, a gdzie na jednego mieszkańca wypada rs. 10, zdawałoby się, że 700 miljonów powinno wystarczyć na Cesarstwo, tém więcéj, że zbytecznie niski kurs tych biletów przeciw metalicznéj monecie, a nawet względnie biletów bankowych austrjackich, naprowadza na domysł, że może niewypadałoby ilości ich zbyt powiększać.

W razie, gdyby zbytek biletów w cyrkulacji się okazał, możność zamiany ich *al pari* w banku centralnym, na listy zastawne, ma być najlepszym regulatorem obrotu pieniężnego i klapą bespieczeństwa regulującą rzeczone obroty. Tylko nastręcza się tu uwaga, że ta klapa bespieczeństwa, wciągająca do skrzyni banku zbyteczną ilość biletów ziemskich, równocześnie będzie musiała z siebie wyrzucić odpowiednią ilość listów zastawnych z ich procentem. Otóż operacji téj wątpię żeby się skarb z przyjemnością przypatrywał. Oczywiście bowiem znikają przy tém największe korzyści banku, a tém samém i skarbu,—znika jedyny środek umorzenia biletów bankowych sposobem *darmym*. Przypuśćmy bowiem, że zamiast projektowanych 500 miljonów listów zastawnych, tylko 200 złożonych zostanie w banku do zamiany na bilety ziemskie; to zamiast 25 miljonów korzyści, będzie tylko 10 miljonów, czyli że w całym bilansie, zamiast 5 miljonów superaty, okaże się 10 miljonów deficitu, który skarb będzie w obowiązku zapełnić. Wszakże są to tylko strachy: przy zaprowadzeniu projektowanéj instytucji, nie zbytek biletów, ale w następstwie brak wszelkiéj monety cyrkulującéj się okaże, jak to poniżéj wyjaśnimy.

Zarzut drugi: *skąd skarb ruski weźmie fundusze na coroczne raty amoryzacyjne*, — pan F. M. odpiera rachunkiem jaki wyżéj przytoczyliśmy —

a mianowicie, że w 28 miljonach spodziewanych korzyści, suma 23⅓ miljony, przypadająca do ściągnięcia ze skarbu, znajdzie stosowne pokrycie. Jak to wyżéj objaśniłem, korzyść z asekuracji zdaje mi się problematyczną. Główną tu rzecz stanowi 25 miljonów przychodzących z zamiany listów zastawnych na bilety ziemskie bezprocentowe; — korzyść ta jednakowoż niezmiennie, aż do końca lat 30 nie będzie towarzyszyła bankowi: w ciągu tych lat 30 listy zastawne ulegną stopniowo losowaniu i umorzeniu. Będzie więc ciągle pomniejszać się ich liczba, tak samo z 500 miljonów prywatnych jest 700 miljonów skarbowych i będzie ubytek w procentach,—a to wszystko kosztem postawionéj w projekcie cyfry 25 miljonów korzyści. Przypuściwszy jednak, że z ubytkiem z cyrkulacji biletów ziemskich i reszta listów zastawnych w ręku właścicieli zostających, pójdzie do banku na zamianę, że zresztą wynajdzie się jeszcze jakiś środek, jakaś kombinacja, że skarb potrafi umorzyć swoje 700 miljonów biletów, nie przyczyniwszy się w niczém do kosztów owego pogrzebu, że jedném słowem, jak to powiadają sztuka się uda; śmiem zapytać pana F. M., kto to za tę sztukę zapłaci. Juści naturalną jest rzeczą, że jeżeli obecny system biletów bankowych jest wadliwym, jeżeli system ten zmienić wypada, jeżeli zmiana ta pociągnie za sobą pewne koszta, to koszta te, nie kto inny, tylko państwo jest w obowiązku ponieść. Otóż państwo *to wszyscy*. Tym czasem wedle wspomnionego projektu, koszta umorzenia biletów bankowych poniesie ¼ część właścicieli ziemskich,—ci właśnie co to te 500 miljonów listów zastawnych zmienią na bilety ziemskie bezprocentowe. Oni to będą rzeczywistymi karmicielami banku, czyli że $1/_{30}$ a może $1/_{50}$ część ludności poniesie cały ten ciężar, który wszystkich mieszkańców kraju dotknąć powinien. I pytam się, za coby tu tak wysokie premjum skarb sobie miał potrącić. Bilety ziemskie to nie złoto ani srebro; oparte na listach zastawnych, do których tak dobrze skarb jak i prywatni przyszli, pożyczając je na swoje ziemie i wspólnie za siebie ręcząc, cóż tu dla nich skarb więcéj robi, co więcéj daje jak prywatni? (¹).

Z zarzutu trzeciego: *skąd stowarzyszeni wezmą złota lub srebra*, na opłacenie części raty na amortyzację listów zastawnych przeznaczonéj, które to złoto i srebro po wylosowaniu listów zastawnych zostałoby w kasach banku, jako rękojmja pozostałych w cyrkulacji biletów ziemskich,— z zarzutu tego, a który stanowi najważniejszą część projektu, zdaje mi się, że pan F. M. wychodzi mniéj szczęśliwie jak z poprzednich. Najpierw cytuje tu

(¹) Jestto następstwo konieczne monopolu emisji, który raz już dopuściwszy, nie ma co się dziwić, że część tylko obywateli — ta właśnie co z emisji korzysta (potrzebuje gotówki) — ponosi ów ciężar przez pozbawienie się procentu; i tu jeszcze możebne wynagrodzenie w produkcijném téj gotówki użyciu. *Red.*

pan F. M. Towarzystwo Kred. polskie, gdzie stowarzyszeni nietylko amortyzację, ale i procent są w obowiązku płacić kruszcem, i czynią to z wszelką łatwością. Otóż twierdzenie to, na nieszczęście, najzupełniéj mija się z prawdą: od lat kilkunastu, a głównie od wojny krymskiéj, kiedy bilety bankowe ruskie zostały w kraju ulegalizowane, srebro i złoto umknęły z cyrkulacji, a władze Tow. Kredyt. pod naciskiem różnych okoliczności, musiały *tacite* zgodzić sią na przyjmowanie do kas swoich biletów zamiast kruszcu. To zboczenie od prawa, od ustawy o Tow. Kred. naraziło nietylko instytucję, ale i kraj, na dotkliwe klęski finansowe; — najlepszy na to dowód w upadku kursu naszych listów zastawnych, a w następstwie w osłabieniu kredytu ziemskiego—tak dalece, że odnowienie Tow. Kred. tak potrzebne w obec trudnych okoliczności, w jakich właściciele ziemscy się znajdują, z przyczyny niskiego kursu listów zastawnych, a stąd bardzo kosztownéj dla pożyczającego konwersji okresu III na IV, wielkich trudności doznaje. Niechże ten smutny przykład będzie raczéj przestrogą, niżeli rzeczą do naśladowania dla kredytu ziemskiego ruskiego. Otóż, jak to powiadają, z próżnego nie naleje, a gdzie nie ma srebra, ani złota, tam go prawo od razu nie wprowadzi. Czuje to dobrze pan F. M., kiedy jako środek wyjścia z téj trudnéj okoliczności, proponuje żeby część raty na umorzenie przeznaczoną, a kruszcem wnosić się winną, listem zastawnym opłacić. Pan F. M. skarży się, że niektórzy w tym środku widzą pewne obejście prawa. Obejścia prawa nie ma tu żadnego: czy mam posłać do banku złoto na spłacenie mojego listu, któreby się do mnie wróciło, czy odrazu posłać list zastawny a zachować złoto w kieszeni,—wszystko to jedno, ale jest tu obejście, a raczéj *zniweczenie założenia.* Jak tylko instytucja środek ten uprawni, już nie może być mowy, żeby w kasach banku kruszec się pojawił; nie sprowadzą go tam nawet te 66 miljonów złota funduszu wymiany, które nie wiem nawet do jakiego użytku do kas banku centralnego przeniesione być mają. Mogłoby to się stać, ale tylko w tym wypadku, gdyby listy zastawne ruskie na giełdach zagranicznych stanęły *pari* ze złotem. Ale gdy zdarzenia tego prawie nigdy nie było z listami zastawnemi polskiemi, które i procent i wartość swoją wypłacały srebrem, trudno przypuścić, żeby ich koleżanki ruskie z kuponem płatnym papierami, miały być szczęśliwsze. Niech p. F. M. nie rachuje na te masy złota i srebra, które się mają u włościan znajdować: najpierw, że to jest przeciwném dowiedzionemu prawu, że papier wypędza za granicę kruszec; powtóre, że ta sama fałszywa wersja istnieje i w Polsce,—otóż przeżywszy kawał życia na wsi, mogę upewnić, że na stu włościan, zaledwie jest jeden lub dwóch, o których mówią, że mają talarki, a te talarki gdyby wydobyli, pokazałoby się, że ich bardzo niewiele— czyli że wszystko to srebro, niby u włościan przechowywane, bardzo podrzędną cyfrę stanowi. Myślę, że tak samo jest i w Rosji,

Wracając do projektu o którym mowa, spostrzegam, że praktyka nasunie, tu jeszcze większe uproszczenie w spłacie rat amortyzacijnych, aniżeli je pan F. M. proponuje, — to jest, że płacący, zamiast posyłać część raty na amortyzację przeznaczonéj w liście zastawnym, pośle do banku bilety ziemskie z przekazem zamiany na list zastawny, boć do tego będzie miał zupełne prawo. A w takim razie rachując, że na umorzenie 23⅓ miljonów listów zastawnych skarbowych i 33⅓ miljonów prywatnych rocznie, potrzeba będzie 56⅔ miljonów biletów ziemskich, które bezpowrotnie każdego roku wpłyną do banku, pokaże się, że pomiędzy 21 a 22 rokiem istnienia instytucji, wyjdą z obiegu wszystkie bilety ziemskie i będą umorzone 700 miljonów listów zastawnych skarbowych i 500 miljonów prywatnych.

Od téj pory i skarb będzie musiał wnosić do banku nietylko sumę 23⅓ miljony na amortyzację, ale 4% od swéj pożyczki 700 miljonów, czyli 28 miljonów, razem 51⅓ miljonów.

Bank centralny smutnoby wtedy wyglądał. Zaglądając tam znajdziemy: 1) klapę bespieczeństwa, która miała wciągać w siebie tylko zbytek od cyrkulacji biletów ziemskich, a która je wszystkie połknęła, z zagrożeniem piorunującéj apoplexji; 2) sześćdziesiąt sześć miljonów złotem funduszu wymiany, — które przez lat 21 nie mogły zrozumieć dla czego im lokal zmieniono, - zdesperowanych, że mimo obietnic, potomstwa się nie doczekały; znajdziemy 3) popiół z 1.200 miljonów listów zastawnych, wylosowanych i spalonych i popiół z 1.200 miljonów biletów ziemskich, które jak żony Indjan na stosie swych zmarłych mężów dni swoje skończyły; — nareszcie 4) dyrektorów banku w wielkiéj żałobie, po oddaniu ostatniéj posługi swoim pupilom. Ale gorzéj od tego wszystkiego, znajdziemy kraj bez żadnéj prawie monety obiegowéj; — a jak tylko listów zastawnych lub biletów ziemskich *al pari* na złoto za granicą nie potrafimy zmienić, to następstwo to jest nieubłagane.

Na ten rok głodny, o którym p. F. M. mówi, że wszystko złoto ściągnie do Rosji jako do śpichrza Europy, trudno się spuszczać; a na takich ewentualnościach niepodobna planów finansowych budować. Nie zaradzi także temu położeniu proponowany przez p. F. M. bank państwa, obok banku centralnego istnieć mający; z rezerwą metaliczną 84 miljonów rubli, nie będzie on mógł więcéj puścić biletów nad 150 miljonów rubli, a cyfra ta nie zaspokoi potrzeb cyrkulacji, skoro przy założeniu banku centralnego 1.200 miljonów rubli uważaliśmy za konieczne. Owszem, taka gwałtowna zmiana w ilości obiegowych pieniędzy, tylko na największe straty majątek publiczny narazi.

Gdyby zaś skarb, czy to za pomocą pożyczki, czy w inny sposób, zaopatrzył się w tyle kruszcu, że byłby w stanie wypuścić 500 miljonów rubli; to równocześnie trudno przypuścić, żeby właściciele złożyli do banku centralne-

go 500 miljonów listów zastawnych, celem wymiany na bilety ziemskie, a w takim razie upadłoby 25 miljonów rubli korzyści banku centralnego i zarzut *czém skarb zapłaci 23¹/₃ miljony rocznie amortyzacji* na niego przypadającéj, stanąłby w swéj mocy. Obok tego, trudno przypuścić, żeby dwie monety: bilety ziemskie i bilety banku państwa, mogły obok siebie kursować nieszkodząc sobie wzajemnie i bez utrudnienia stosunków pieniężnych.

Owo zgoła reausumując co tu powiedziałem, wypada, że proponowany bank centralny umorzy bilety bankowe, zrobi to kosztem jednéj cząstki ludności państwa, ale zamiast tych biletów nie wprowadzi w cyrkulację kruszcu.

Marceli Masłowicz.

---

2. Przegląd artykułu „Rzut oka na instytucję kredytu ziemskiego w Rosji.”

Każdy zapewne podzieli wypowiedziane przez p. Miaskowskiego uznanie, „że w krajach jak Rosja przeważnie rolniczych, gdzie własność ziemska główne bogactwo stanowi, brak kredytu ziemskiego wielką przynosi szkodę i wzrost bogactwa tamuje. Z tego wychodząc założenia, spodziewać się należy, opatrzenia téj własności kredytem nieruchomym, a pracujących na niéj rolników kredytem ruchomym, czyli krótko-terminowym.

Głównym celem rzeczonéj pracy, jest uwydatnienie doniosłości projektu panów Alex. Płatonowa, Pawłowicza i Strubińskiego, do otworzenia w Rosji kredytu ziemskiego i chwalebne dążenie, aby projekt ten był w praktykę wprowadzony.

Projekt wspomniony tém się od innych wyszczególnia: że uznaje koniecznem utworzenie banku centralnego ziemskiego, dla kierunku bankami gubernjalnemi, z tém, iżby bank ten sam jeden miał prawo emisji biletów ziemskich bezprocentowych, a to w celu ujednostajnienia systemu tego kredytu i zapewnienia obiegu dla listów procentowych różnych gubernij, oraz wymiany ich na równoważne bilety obiegowe.

Ponieważ powstały wprzód projekta urządzenia tego kredytu na zasadzie podzielności, p. M. przyjął na siebie trudną rolę pojednawcy, aby dwie prze-

ciwne sobie zasady pogodzić i w jednym projekcie na korzyść Cesarstwa obrócić.

Co w tym zamiarze autor przedstawia, aż do podawanéj rady (str. 153), aby dotychczasowe bilety kredytowe zatrzymać nadal w obiegu, — wszystko jest uzasadnionem. Nie można jednak zgodzić się na wspomnioną radę z tych powodów: że gdyby obok nowych biletów ziemskich, pozostały w obiegu bilety kredytowe państwa tak mocno zdyskredytowane, równouprawnienie ich z biletami ziemskiemi, a tém samém i z listami zastawnemi procentowemi, wywołałoby dla tych nowych znaków kredytowych równy, a może nawet większy upadek z ich imiennéj ceny dla tego: że uważaneby były jako powiększenie emisji biletów kredytowych państwa, pod nową tylko postacią.

Daléj przewiduje to pan M., że bilety kredytowe będą się zamieniać na listy zastawne, a ja dodaję, że operacja ta uskuteczniałaby się bardzo szybko. Gdy zatém te bilety raz już wpłyną do kas banków ziemskich, nie ma do tego loicznéj zasady, aby je znowu wypuszczać w obieg, gdyż one nie będą istotnemi biletami ziemskiemi. Przeciwnie nawet postąpić wypada, t. j. biletów kredytowych zdeprecjonowanych w żadne stosunki porównawcze i zamienne z kredytem ziemskim nie wprowadzać. Koszt albowiem emisji nowych biletów ziemskich daleko będzie mniejszy, aniżeli byłyby straty na pozostawieniu w obiegu biletów kredytowych.

Jak cyrkulacja biletów kredytowych była dotąd samoistną, tak też ich amortyzacja powinna być odrębną operacją finansową.

Jeżeliby rząd państwa mógł to uczynić, iżby przez zaciągnięcie pożyczk 700 miljonów rubli w listach zastawnych na dobra swoje spłacił bilety kredytowe, w takim razie musiałby powierzyć te listy bankom gubernjalnym i powiatowym, dla wykupienia niemi rzeczonych biletów z obiegu, a z tego widzimy: iż pod klucz komisji umorzenia długów państwa, nie będzie mógł tych listów zamykać.

Chociaż znane jest bogactwo państwa ruskiego w dobrach ziemskich posiadane, nie można jednak doradzać tego środka, aby rząd tak olbrzymią sumę zaciągał w listach zastawnych, ponieważ mnogość taka obniżać będzie ich kurs, przechodząc potrzebę cyrkulacji, czego dowodzą bilety kredytowe.

Emisja biletów obiegowych ziemskich ograniczoną być ma cyfrą wypuszczonych listów procentowych. Cała właśnie zaleta ich w tém będzie spoczywać, że mając możność wzajemnéj zamiany na listy procentowe, obieg ich regulować się będzie potrzebą cyrkulacijną, a ten rezultat słusznie przez p. Miaskowskiego nazwany został „*klapą bespieczeństwa* dla kredytu publicznego.”

Zarzut drugi (str. 159). Nie można się spodziewać téj łatwości umorzenia rat od pożyczek przez skarb państwa w listach procentowych na dobra rządowe zaciągnąć się mających, którą autor mu obiecuje.

Naprzód to uznać należy, że listy te nie mogą być zamknięte pod kluczem komisji umorzenia, skoro bilety kredytowe państwa, miałyby prawo zamienić się na listy procentowe, jak to p. Miaskowski projektuje; a następnie, że spodziewany od tych listów procent 28 miljonów rubli rocznie, będzie przez posiadaczy prywatnych tych listów pobierany, czyli że téj wielkiéj sumy okaże się brak na rachunek opłaty rat pożyczkowych.

Wydatki zaś na administrację kredytu ziemskiego, z góry o połowę większe naznaczyć można, aby uczynić zadosyć potrzebie publicznéj i dobrze wynagradzać urzędników.

Z wykupu od skutków solidarności, nie można się spodziewać żadnych dochodów, ponieważ jak mam przekonanie, właściciele dóbr w Rosji będą tyle rozsądni, ile w Królestwie Polskiém, i zaoszczędzą sobie ten wydatek niepotrzebny, gdy w praktyce solidarność ta żadnych strat dla stowarzyszonych nie sprowadza.

Również z wymiany listów procentowych na bilety obiegowe, niewielkich tylko spodziewać się można dochodów, gdy każdy właściciel listu przy téj wymianie ma otrzymać procent za czas ubiegły, a tracić takowy będzie za czas niedostający do terminu półrocznego;—i gdy nawzajem w każdéj chwili można będzie zażądać zwrotu tych listów.

Bilansu nawet przybliżonego niepodobna naprzód nakreślić; ale z całą pewnością to wyrzec można: że zamiast wykazywanych przez pana M. przewyżek nad opłatę rat amortyzacijnych od 700 miljonów rubli od skarbu należną, trzeba się spodziewać wielkich z tego tytułu niedoborów.

Pan M. nie może wątpić: że długów ani rząd, ani prywatni, nie są w stanie bez ofiar zaspokoić, jeżeli wierzyciele nie mają być pokrzywdzeni; a także nie można tego ciężaru wkładać na dobra ziemskie, aby ich wyzyskiem dług ten opłacić.

Z kredytu ziemskiego nie można się spodziewać zysków bespośrednich dla skarbu państwa, bo jeżeli kredyt ten ma być dla rolnictwa korzystnym, to na téj operacji nikt nie może zakładać widoków spekulacijnych. Ta to jest, a nie inna przyczyna, iż dotąd osoby prywatne nie kwapią się do zakładania na swój rachunek banków ziemskich w Cesarstwie, jako nie mogących dać im wysokich korzyści.

Przez projektowane usunięcie biletów kredytowych państwa z obiegu, o jakiém powyżéj nadmieniłem, możnaby miéć zysk z wymiany listów na bilety obiegowe; ale nie można się na to zgodzić, aby za tę przysługę legalną, banki mogły pobierać 4 lub 5% rocznie, kiedy one nic nie będą ryzykować, ani nie będą w obowiązku płacić swoich biletów monetą metaliczną.

Pod *zarzutem trzecim*, p. M. także nam przyrzeczenia nie dotrzymał i nie przekonał nas, ażeby z obowiązku wypłacenia się monetą metaliczną mógł tak łatwo bank centralny ziemski wywiązać się.

Listy procentowe mają być przyjmowane na opłatę rat amortyzacijnych i wnoszone będą dotąd, aż ich kurs będzie wyższy nad *pari;* w przeciwnym razie wpływałyby bilety obiegowe, i nie jeden bank nie mając w depozycie listów, musiałby żądać ich nadesłania od banku centralnego, aby zgromadzić liczbę listów na amortyzację przypadających.

Chcąc usunąć ten kłopot, wypada wprowadzić zastrzeżenie, że listy procentowe w bankach ziemskich za bilety obiegowe składane, nie są depozytem, którego w tożsamości możnaby żądać wydania — i że listami temi albo biletami ziemskiemi, może tylko być płacona część raty amortyzacijna, a część procentowa monetą srebrną albo biletami banku państwa na okaziciela takąż monetą wypłacalnemi.

Bilety obiegowe ziemskie będą tylko certyfikatami na listy procentowe, a chociaż w obiegu mogą wyświadczać posługę monety papierowéj, jednak do zaspokojenia całości rat od pożyczek na dobra zaciągniętych, posłużyć nie mogą, — gdy procenta od listów w obiegu będących płacone być muszą monetą srebrną. Obok zatém biletów ziemskich muszą istnieć bilety banku państwa na okaziciela monetą brzęczącą płatne, albo dostatek tejże monety.

Przez usunięcie zasady losowania listów na coroczną amortyzację przeznaczonych, wielka korzyść wypadnie dla dóbr dłużnych, że będą mogły część rat opłacać temi listami, a ogół publiczności uniknie stąd strat, których zwykle doznaje w Królestwie Polskiém, realizując kupony od listów wylosowanych, za które następnie procenta niewłaściwie pobrane, bywają z kapitału potrącane. Te straty odstręczają włościan i inne klasy mało oświecone, od posiadania listów procentowych, a przez to moneta brzęcząca z obiegu cofa się i listy miewają kurs niski.

Taką zasadę bez żadnego wahania się powinnoby przyjąć Towarzystwo Kredytowe Ziemskie w Kr. Polskiém, jak dla swojéj, tak i właścicieli dóbr obdłużonych korzyści.

Częściowe praktykowanie téj zasady przez to Towarzystwo jest mniéj jak pół-środkiem. W chwilach ciężkich i krytycznych finansowych, trzeba zapomniéć o martwéj literze statutu Towarzystwa, jak to uczynił w r. 1847 i 1857 rząd i bank angielski zawieszając ograniczenia znanym bilem Roberta Peela w 1844 wprowadzone.

Trafne w tym razie są dowodzenia p. Miaskowskiego, iż wszystko to jest jedno, czy sposobem przepisanego losowania, czy też sposobem wniosków na ratę pożyczkową listy zastawne będą umarzane, byle ich suma ogólna corocznie w oznaczonéj prawem wysokości była z obiegu wycofaną.

Czyliż racjonalnie można temu środkowi nie dać pierwszeństwa, albo uznawać go za obejście prawa, skoro skutek jest ten sam, a cel przyniesienia pomocy i obrony od strat tak dla dłużników, jako i dla wierzycieli Towarzystwa osiągniętym być może.

Z ułatwienia tego wielkiéj wagi wypadną następstwa: Dłużnicy nie potrzebując tracić na zmianie listów, takowemi część amortyzacijną rat zaspakajać będą — a przez to listy te podnosić się będą w kursie, który obecnie dla ich posiadaczy dotkliwe wywołuje straty.

Towarzystwo nie będzie potrzebowało trzymać wielu miljonów bezczynnie w swoich kasach, oczekując na przybycie właścicieli listów zastawnych już umorzonych po wypłatę, a publiczność uniknie odtąd strat na procentach od listów wylosowanych i przez niewiadomość ponoszonych.

Te wyraźne korzyści z tak mało znaczącéj zmiany w amortyzacji listów zastawnych, powodują, że reformę tę wraz z p. Miaskowskim doradzamy.

P. M. popiera daléj i słusznie, myśl, aby projekt kredytu ziemskiego dla Cesarstwa był zrealizowany przez urządzenie w banku państwa departamentu tegoż kredytu ziemskiego.

Wiele pożytku dla rolnictwa, niezawodnie z tego projektu wypłynie, jeżeli tylko bank państwa sam silnie będzie uorganizowany i jeżeli w gubernjach utworzy banki ziemskie z oddziałami *kredytu ruchomego* rzeczowego i osobistego, a nareszcie w powiatach filje czysto-bankowe.

Bez poparcia rolnictwa i przemysłu takim kredytem, nie można się spodziewać w nich wyraźnego postępu i rozwoju.

Kredytem ruchomym (krótko-terminowym), trzeba koniecznie wspierać właścicieli małych osad rolniczych i rzemieślników małych miast i wsi, aby podać im możność do zwiększania produkcji i otoczyć ich opieką kredytową, aby w latach klęsk ogólnych zasłonięci byli, a w ogólności otwieraną ciągle mieli drogę do dobrobytu. Czas bowiem pomyśléć dla tych, którzy sami dla siebie nic wymyślić nie umieją.

Instytucje kredytowe urządzić należy systematycznie.

W interesach finansowych nie można przepisywać środków w dozach homeopatycznych, ale się wypada uciekać do użycia pełnych środków, któreby były w stanie zadosyć uczynić otwartym potrzebom. Za takiemi projektami przemawia doświadczenie i duch czasu.

J. R. W.

K R O N I K A.

— **Likwidacja włościańska** po koniec kwietnia r. b. przedstawia wypadki następujące:

Czynności przygotowawcze komisij włościańskich:

	Liczba tabel podanych do kom. włoś.				Tabele sprawdzone obejmują		Liczba tabel przedstawionych do Kom. Urz.
	wszystkich	zwróconych z powodu odejścia dóbr duchownych	pozostałych do decyzji	sprawdzonych w komisjach włoś.	dymów	morgów	
Po koniec lutego (zesz. II s. 102—3)	17.312	142	17.172	2.630	52.138	882.965	1.784
Po koniec marca ...	17.315	247	17.068	3.799	80.436	1.270.899	2.395
„ kwietnia.	17.328	356	16.972	4.587	98.728	1.523.579	2.900

Czynności ostateczne Komisij Centralnéj i Likwidacyjnéj.

	Liczba tabel zatwierdzonych p. Komisję Centr.	Z nich przyznano			Liczba tabel sprawdzonych przez Kom. likw.	Z nich zarządzono wypłaty na sumę rubli
		włościanom		właścicielom wynagrodzenia rubli		
		na dymów	morgów			
Po koniec lutego...	1.124	25.332	350.883	4 291.563	634	2.648794,85
„ marca ..	1.583	34.173	475.100	5.479 041	995	3.954045,76½
„ kwietnia.	2.117	45.493	624 515	7.219.427	1.202	4.850844,22½

W skład sumy wylikwidowanéj wchodzą:

	Listy likwidacyjne					Dopłata gotowizną
	I. rzędu po 1000 r.	II. 500	III. 250	IV. 100	Razem	
Sztuk	1.620	2.566	3.742	9.901	17.829	.
Na sumę rubli	1.620.000	1.283.000	935 500	990.100	4.828.600	22.244,22½

4.850.844,22½

— **Pozwolenie przywozu do Królestwa wyrobów tabacznych z Rosji**, bez opłaty banderol ruskich, udzielone czasowo w r. 1862, obecnie N. zatwierdzoną decyzją Komitetu Ministrów, przedłużone zostało do końca roku bieżącego.

— **Bilety skarbowe 100-rublowe %-we Królestwa II serji**, wypuszczone na mocy ukazu N. z r. 1850, od 1 maja r. b. spłacane są okazicielom w celu wycofania. Od téj daty (1 maja) bilety rzeczone już nie procentują.

— **Bilety skarbowe Cesarstwa**, serja CXXIV w zamian LV-éj, wypuszczone na zasadzie ukazu N. z d. $^{15}/_{27}$ marca r. b. na sumę rubli 3 miljony, przynoszą od $^{1}/_{13}$ kwietnia, procent $4,^{32}$ % rocznie (czyli miesięcznie kop. 18 od biletu 50-rublowego), i przyjmowane będą w kasach w kwotach nie mniejszych od ceny biletu z narosłemi procentami. Umorzenie téj serji nastąpić ma w ciągu lat 8, z zastrzeżeniem wypuszczenia nowéj, według uznania rządu.

— **Reforma sądownictwa w Rosji.** Roskazem N. z d. 19 marca (s. s.) r. b. polecono: urządzić w ciągu kwietnia departamenta kasacijne senatu, oraz władze sądowe gubernij Petersburskiéj i Moskiewskiéj, a następnie z dniem 17 maja, wprowadzić w tychże gubernjach ustawy sądowe z d. 20 listopada 1864 r. w całéj ich rosciągłości.

— Postanowienie Komitetu Urz. z dnia 11 stycznia, ustanawia porządek **zbywania, wydzierżawiania, zastawiania i dzielenia osad włościańskich.** Postanowienie to, będące rozwinięciem art. 19 ukazu z r. 1864 r. o urządzeniu włościan, polega głównie na ograniczeniach zapobiegających przejściu gruntów włościańskich w posiadanie nie-włościan, oraz podziałowi gruntu na osady drobne mniéj niż 6-morgowe, — i zachowuje moc obowiązującą na lat 10 od daty ukazu, t. j. do 2 marca 1874 r.

— Postanowieniem Komitetu Urz. z d. $^{12}/_{24}$ lutego r. b. wydana została **tymczasowa instrukcja dla Banku Polskiego o losowaniu, spłacie i umorzeniu listów likwidacijnych.** Losowanie odbywać się będzie 2 razy do roku, według ukazu Najwyższego, w obec delegowanych z Kom. Umorz., Kom. Likw. i Kom. Skarbu, i w sposób do losowania obligów skarbowych przepisany. Pierwsze losowanie nastąpi w d. $\frac{20 \text{ sierpnia}}{1 \text{ września}}$ r. b. o godz. 10 rano w sali bankowéj.

— Z upoważnienia Rady Administracijnéj Królestwa z dnia $^{1}/_{13}$ marca w jesieni r. b. odbędzie się w Warszawie **Wystawa ogrodnicza** — kwiatów,

owoców, warzyw i innych roślin ogrodowych. Nagrody mają być przyznawane w medalach (złotych, srebrnych i bronzowych), listach pochwalnych i pieniądzach.

Rozwój ogrodnictwa, zbyt w kraju naszym zaniedbanego, uważamy za jeden z ważniejszych przedmiotów troskliwości obywatelskiéj, dla tego życzymy ażeby pomysł wystawy sympatyczne znalazł przyjęcie.

*

REDAKTOR, Antoni Nagórny.

W drukarni Gazety Polskiéj. Za pozwoleniem Cenzury Rządowéj.